e Année ⌀ N° 418 — 50 centimes — 22 Septembre 1906 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Un

hors-texte

en couleur

POTTIER

Le Tour de Paris à la Marche

Fantou lâche Figniez à la porte de Montreuil

(*Voir page 703.*)

ublications Pierre Lafitte & Cie
sais tout ⌀ Fermes & Châteaux ⌀ Femina
usica ⌀ Le Petit Magazine
& 11, Avenue de l'Opéra ⌀ Paris

Abonnements :
Paris et Départements .. .. .. 24 francs
Étranger .. .. 28 "
Changement d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PUTEAUX (Seine)

AUTOMOBILES

DE DION-BOUTON

SIMPLES ✲ ROBUSTES ✲ ÉLÉGANTES

PUTEAUX (Seine)

E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES

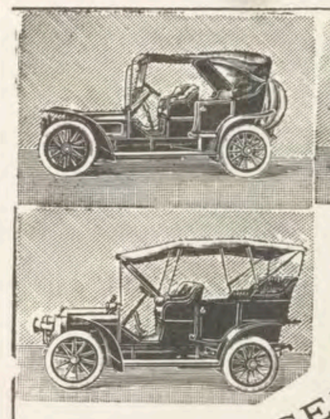
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

ANTIDERAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

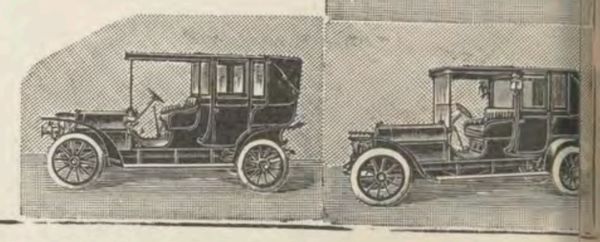
Le meilleur
Le moins cher



Adresse télégraphique
BUAT-SENLIS

CARROSSERIE AUTOMOBILE DE LUXE
ÉTABLISSEMENTS
LEON BUAT

TÉLÉPHONE
38



MARINES (Seine-et-Oise)

Route de Paris à Dieppe par Pontoise et Gisors.

Hôtel de Paris ZIMMERMANN, Propriétaire. Recommandé aux touristes.

Garage pour autos. fosse. Chambres très confortables. Cuisine soignée

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses. 3 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"
H. BILLOUIN, Ingén.-const.
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de gde luxe, course et route garant. dep. 120f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves sur commande, route et course, 2 à 6 chevs dep 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et sur commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement.
Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 542-03

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris

La Semaine Comique, par Henriot.

— Si vous êtes Parisien, vous ne devez guère avoir le pied montagnard?

— C'est ce qui vous trompe, j'ai gravi souvent la Tour Eiffel et Notre-Dame, et tout jeune j'ai fait quelquefois l'ascension du Mont-de-Piété.

Les changements du progrès.

Les pâtres des hauts sommets, qui jadis vendaient du lait, se mettent à présent à vendre de l'essence.

Un nouveau jeu à la mode dans le Midi.

Le football, avec un melon pour remplacer le ballon.

— Et savez-vous pourquoi je ne la traverse pas, la Manche, à la nage?

— Pourquoi?

— Parce que si je réussissais, demain on me demanderait de traverser l'Atlantique!

PHOTOGRAPHES
PAPIER CITRATE
la pochette 0,75
GUILLEMINOT
0,80
la pochette
PAPIER BROMURE

Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE
GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRXELLES, STRASBOURG, MILAN

DÉFIEZ-VOUS, Madame
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les jours au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY.
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris

Nouveauté !!!
LES PLAQUES et Papiers de la S.I.P au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Laffitte, Paris. Tarif sur demande

LE "MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

MERVEILLEUX !! le Savon VIBERT FRÈRES et comme il porte bien son nom !!!..
Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament quen se barbifiant avec le MERVEILLEUX ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir.
VIBERT FRÈRES, PARIS

N'oubliez pas d'emporter en voyage votre Savon LE "Merveilleux" si pratique et si commode pour qui se rase soi-même

En Vente : Coiffeurs, Bazars, Couteliers, Herboristes et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

HERNIE GUÉRIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
BREVTÉS S.G.D.G.
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps. Il supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

COMPTOIR BISONTIN
M. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance

PARFUM FLORAMYE L.T. PIVER PARIS

FAUTEILS mûs par la personne assise DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à manivelles — Envoi Fco du Catalogue
à rampes, monté sur ressorts.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe
Liquides astringents
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

22 Septembre 1906 — N° 418
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

Cliché de notre envoyé spécial. (Plaque Lumière.)

GIUPPONE AU VIRAGE DE SAINT-ESTÈVE, DANS LA COTE DU VENTOUX

Le meeting du Ventoux a commencé samedi dernier, par les épreuves réservées aux touristes. Le meilleur temps de la journée a été fait par Giuppone, qui, sur sa motocyclette Griffon, *a gravi les 21 kilomètres de côte en 26 m. 58 s., soit à près de 50 kilomètres à l'heure, battant le record qui appartenait à Ruamps, en 27 m. 9 s. 1/5. Nous reviendrons dans notre prochain numéro sur cet intéressant meeting.*

COMMENTAIRES SUR LA COUPE D'AUVERGNE

Par C. FAROUX

La récente *Coupe d'Auvergne* ramène l'attention sur la question des épreuves de vitesse pour véhicules de touristes. Si cette formule est excellente, son application est quelque peu malaisée et les organisateurs d'épreuves éprouvent quelque embarras à comparer équitablement des voitures de puissances différentes.

La *Coupe d'Auvergne*, qui a remporté un très vif succès, ce dont il faut surtout féliciter les dévoués qui surent la mettre sur pied et l'Automobile Club d'Auvergne tout entier ; la Coupe d'Auvergne, dis-je, pose à nouveau et d'une façon pressante cette question de l'utilité de l'épreuve de vitesse pour voitures de tourisme.

Un article du reglement disait en effet, que le classement des divers concurrents serait fait d'après les temps totaux de marche sur les 937 kilomètres du parcours de l'épreuve : ceci amènerait nécessairement les concurrents à lutter de vitesse.

Est-ce un bien? Est-ce un mal? Je ne me place pas, ici, au point de vue de la sécurité, le service d'ordre ayant été organisé d une façon irréprochable et les populations des regions traversées s'étant montrees extrêmement sympathiques. la seule victime de la course fut un énorme porc, que guillotina la puissante Berliet de Plattier et qui fut cause de son abandon, alors qu'elle tenait la tête du classement.

Je n'hésite pas à dire que c'est une excellente chose que de classer par la vitesse les vehicules de tourisme. Il est démontré que rien n'éprouve aussi rudement un châssis moteur que la vitesse soutenue, et, tout bien pesé, la première condition qu'impose le client, c'est la robustesse. Il se préoccupera ensuite de la consommation (c'est-à-dire du degré de perfectionnement), et enfin du prix. Il serait absurde de prétendre fixer un choix judicieux en suivant une méthode différente.

Donc, la course de vitesse, avec, bien entendu, régime des parcs fermés et parcours accidenté. Sous ces divers rapports, il était impossible de faire mieux que n'a fait l'Automobile Club d'Auvergne.

Mais une question s'est, dès l'origine, dressée devant les organisateurs: Comment comparer la 8-chevaux X... avec la 40-chevaux Z...

Si la vitesse devient l'élément prépondérant du classement, le gros moteur est favorisé.

Qu'à cela ne tienne ! Etablissons des catégories d'après la puissance motrice.

Mais comment estimer *a priori*, la puissance motrice ? En s'en rapportant au catalogue du constructeur ? La proposition fait sourire.

En classant les moteurs d'après l'évaluation du volume de la cylindrée totale ? outre que c'est inexact, c'est la prime aux moteurs à grande vitesse angulaire de rotation, et le client sait à n'en pas douter que ceux-là entraînent à la longue des réparations fréquentes et coûteuses.

Souvenons-nous au contraire qu'il existe un règlement des concours de tourisme élaboré par la Commission des Concours de l'A. C. F. ; que peut faire un Club régional, sinon se conformer à l'avis des pouvoirs dirigeants ? C'est ce que fit l'Automobile Club d'Auvergne, et les voitures inscrites pour y participer furent classées d'après l'alésage.

Cette méthode offrait-elle une rigueur suffisante ?

Il n'est pas exact de dire que la puissance d'un moteur est proportionnelle au carré de l'alésage.

Sans entrer ici dans des considérations d'ordre purement technique, qui fatigueraient les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, je me bornerai à dire que la méthode du classement des voitures par l'alésage des cylindres n'est pas absolument irréprochable ; on peut néanmoins penser qu'elle est actuellement suffisante.

Immédiatement, elle favorise un moteur connu : le Gobron. On sait que ce dernier, avec sa chambre d'explosion pratiquement voisine de la forme sphérique, avec ses culasses mobiles, avec sa haute compression, possède un rendement thermique indiqué supérieur à celui de tous les autres types. En fait, les Gobron ont remporté dans la Coupe d'Auvergne un succès tel qu'on n'en a jamais vu de semblable, et deux voitures de ce système dont les moteurs avaient seulement 90 millimètres d'alésage ont battu des moteurs de dimensions très sensiblement supérieures.

Le classement à l'alésage a donc permis une démonstration *coram populo* d'une supériorité de principe que tous les techniciens s'étaient depuis longtemps accordés à reconnaître. A la vérité, certains esprits peu réfléchis objectent bien que le Gobron, comportant deux pistons dans chaque cylindre, fonctionne à la manière d'un 8-cylindres.

Erreur grossière : le Gobron n'a bien que deux explosions par tour, et non quatre : il fonctionne à la manière d'un 4-cylindres ordinaire : mais son mode d'établissement lui assure une sensible supériorité organique. Au surplus, une chose prime tout : c'est l'énergie consommée. A dépense égale d'essence, on recueille plus de chevaux avec un moteur Gobron qu'avec un moteur des types courants.

Cependant, le classement à l'alésage ne satisfait pas entièrement un esprit precis, parce que dans la réalité, la puissance d'un moteur croît un peu plus vite que le carré de l'alésage. Comme la table des décharges ne tient pas compte de ce fait, il est aisé de prévoir que dans telle catégorie déterminée (alésage maximum 120 par exemple) il y a intérêt à prendre la cote maximum. Toutes choses égales d'ailleurs, la probabilité de victoire est très élevée.

L'idéal serait le classement à la consommation

La vérité est qu'il faudrait procéder de la manière suivante :

C'est la valeur intrinsèque du mécanisme d'une voiture que nous voulons récompenser, et c'est dans l'ordre de grandeur de ces diverses valeurs que nous désirons classer les concurrents. Partons donc tout naturellement de l'énergie dépensée, c'est-à-dire de l'essence consommée, et comparons les travaux produits. Rien ne sera dès lors plus simple que de comparer des véhicules de puissances bien différentes.

Pour fixer les idées, prenons un exemple numérique.

Cette voiturette 8 chevaux que voici, qui pèse 1.000 kilogrammes en ordre de marche, a parcouru 100 kilomètres que nous supposons en palier en 3 heures et sa consommation pendant ce temps a été de 10 litres.

La consommation par seconde est de 0 l 001. Le chemin qu'elle parcourt par seconde est de 9 m. 26 et le travail accompli par seconde (abstraction faite de la résistance de l'air) est de :

$$13 \times 9{,}26 = 120{,}38 \text{ kilogrammètres.}$$

13 est le coefficient de résistance au roulement sur bonne route avec pneumatiques bien gonflés.

Or, la consommation de 0 l. 001 ou 1 centimètre cube d'essence par seconde dégageant 8 calories ce qui correspond à

$$8 \times 425 = 3.400 \text{ kilogrammètres.}$$

(425 est l'equivalent mécanique de la chaleur), le rendement global constaté de cette 8 chevaux est

$$\frac{120{,}38}{3.400} = 0{,}0353.$$

Voici maintenant cette puissante voiture de grand tourisme qui, pesant 2 tonnes en ordre de marche, a couvert ses 100 kilomètres en palier en une heure et demie (soit à l'allure moyenne de 18 m. 52 par seconde) et qui a pendant ce temps consommé 30 litres d'essence, soit environ 5 cmc. 5 d'essence par seconde.

L'énergie produite par la combustion de l'essence étant de :

$5{,}5 \times 8 \times 425 = 18.700$ kilogrammètres-seconde et le travail effectué étant :

$2 \times 13 \times 18{,}52 = 481{,}52$ kilogrammètres-seconde le rendement global sera :

$$\frac{481{,}52}{18.700} = 0{,}026 \text{ environ.}$$

Il est inférieur au précédent, en sorte que nous pouvons affirmer avec certitude que le mérite de la 8-chevaux est supérieur à celui de la 50-chevaux.

Sans doute, la méthode suivie n'est pas rigoureuse. Elle fait abstraction de la résistance de l'air, qui augmente très vite avec la vitesse, par là handicape la voiture rapide ; mais j'ai voulu seulement montrer comment il conviendrait d'opérer.

Dans la réalité, les calculs seraient un peu plus longs : ils ne seraient pas plus compliqués.

Convient-il cependant, malgré ses grands avantages, de croire que cette méthode verra son emploi se généraliser ? Que non pas. Ce n'est pas tant le public que les constructeurs eux-mêmes qui y répugneraient.

Il nous faut donc en prendre notre parti, et cependant...

Quelques enseignements de la Coupe d'Auvergne

Une première constatation ne manque pas de frapper à la lecture des résultats de la Coupe d'Auvergne. Les concurrents avaient été partagés en 6 catégories :

Première Catégorie.	3	partants,	1	arrivant	proportion	33 o/o
Deuxième —	3	—	1	—	—	33 o/o
Troisième —	3	—	2	—	—	66 o/o
Quatrième —	8	—	6	—	—	75 o/o
Cinquième —	10	—	10	—	—	100 o/o
Sixième —	4	—	3	—	—	75 o/o

Ainsi dans une seule catégorie, la cinquième et malgré qu'elle comptât le plus grand nombre de participants, tous réussirent à terminer l'épreuve. Elle comprenait des voitures de puissances comprises entre 24 et 40 chevaux.

Une conclusion paraît s'imposer : c'est qu'une voiture de moins de 24 chevaux aurait quelque difficulté à assurer une bonne moyenne commerciale sur un parcours aussi accidenté que celui de la Coupe d'Auvergne. En revanche, plus de 40 chevaux ne paraissent pas devoir être conseillés, actuellement du moins. Ce n'est pas tant que les ennuis provoqués par le mécanisme soient plus fréquents : mais on depasse dans ces conditions, pour peu que la voiture soit munie d une carrosserie confortable, les bonnes conditions de résistance des pneumatiques.

A ce propos, certains ont paru trouver trop élevées les limites de poids fixées par les organisateurs de la Coupe d'Auvergne, et ces critiques visaient plus particulièrement les chiffres indiqués pour les deux dernières catégories (2.000 pour la cinquième, 2.400 pour la sixième). Je ne partage nullement cet avis.

Pesez un châssis 24 chevaux sortant de l'usine, son poids moyen est de 1.250 kilogrammes, certains pèsent notablement plus lourd. Munissez-le d'une carrosserie de 400 kilos, ce qui est normal. Ajoutez à cela, 100 litres ou 70 kilos d'essence, 20 kilos d'eau, à peu près autant d'huile (carters et graisseurs) 4 voyageurs d'un poids moyen de 75 kilos une centaine de kilos pour les pneus et les outils de rechange, une quarantaine pour les lanternes, ailes, phares, générateurs, accessoires... Vous atteignez déjà 2.200 kilos, et sans bagages.

En fait, les limousines confortables pèsent en ordre de marche plus près de 3.000 kilos que de 2 000. Le propriétaire du véhicule ne le sait pas assez lui-même ; et quand il roule néanmoins à 80 à l'heure sur des 880×120, il a vraiment mauvaise grâce à se plaindre que ses pneus succombent quelquefois sous cet effort visiblement exagéré.

Cependant les pneus se sont vaillamment comportés dans la Coupe d'Auvergne. Les Samson dont les 4 premières voitures arrivées ont fait merveille.

Enfin, dernier détail : la jante amovible à prouvé dans cette épreuve de tourisme, la même supériorité dont elle avait fait preuve au Circuit de la Sarthe.

C. FAROUX.

Le Circuit des Ardennes pour Motocyclettes

Le Circuit des Ardennes a été, à proprement parler, la seule course de vitesse de l'année pour motocyclettes. Elle a vu le triomphe des couleurs françaises.

QUAND on apprit que l'Automobile Club de Belgique avait décidé de faire disputer, sur le circuit qui venait de voir le triomphe de Duray, une épreuve réservée aux motocyclettes, ce fut une joie parmi les adeptes de la machine à deux roues. La motocyclette, en effet, si on en excepte les épreuves sur piste, avait été singulièrement délaissée par les organisateurs d'épreuves. Elle avait bien eu, comme l'eurent après elle la bicyclette et la voiture, son triomphant Tour de France. Mais il s'agissait là en somme, d'une épreuve quasi de tourisme, où la vitesse était limitée, on n'avait pas vu aux prises, depuis l'an dernier, ailleurs que sur le ciment des pistes, les Giuppone, les Cissac, les Champoiseau et autres spécialistes de la petite machine.

Et, cependant, la motocyclette est née en France et si elle a pris, dans les pays voisins, un développement peut-être plus grand que chez nous, il n'en est pas moins vrai que nos fabricants, comme nos coureurs, tiennent toujours la tête du mouvement pour les motos comme pour les grosses voitures. Nous possédions aussi une épreuve internationale, un Challenge qui, sans compter un âge aussi respectable que la Coupe Gordon-Bennett, en était déjà à sa troisième année d'existence, la Coupe internationale des motocyclettes, fondée, en 1904 par le Motocycle Club de France.

Avant elle, elles bénéficiaient de la grande course internationale de l'année. Et c'est ainsi que nous les vîmes aux prises dans Paris-Berlin en 1901, dans le Circuit du Nord en 1902, dans Paris-Madrid en 1903. La suppression des courses et leur remplacement par une épreuve unique, la Coupe Gordon-Bennett avait privé les motocyclettes de leur course ordinaire. C'est alors que le Motocycle Club de France créa en 1904 une Coupe Internationale. Les éliminatoires disputées autour du Dourdan le 18 septembre, réclamations. La Coupe restait en France.

L'année suivante, c'est encore Demeester qui remporta, sur le même parcours, les éliminatoires. Giuppone était second et Champoiseau troisième. Une déception nous attendait à la finale. Victimes de divers accidents, nos représentants étaient forcés de céder la première place à l'Autrichien Wondrick, moins vite peut-être, mais qui avait couvert tout le parcours sans s'arrêter. Malgré un rush formidable au dernier tour, Demeester ne put faire mieux que de finir second, à une minute du premier. Giuppone était troisième et l'Autrichien Nikodem quatrième.

La Coupe était partie en Autriche. Il pouvait sembler crâne de l'y aller chercher. Malheureusement, le Motocycle Club en décida autrement, et quand la Coupe fut disputée sur le Circuit de Bohême, la France n'y était pas officiellement représentée.

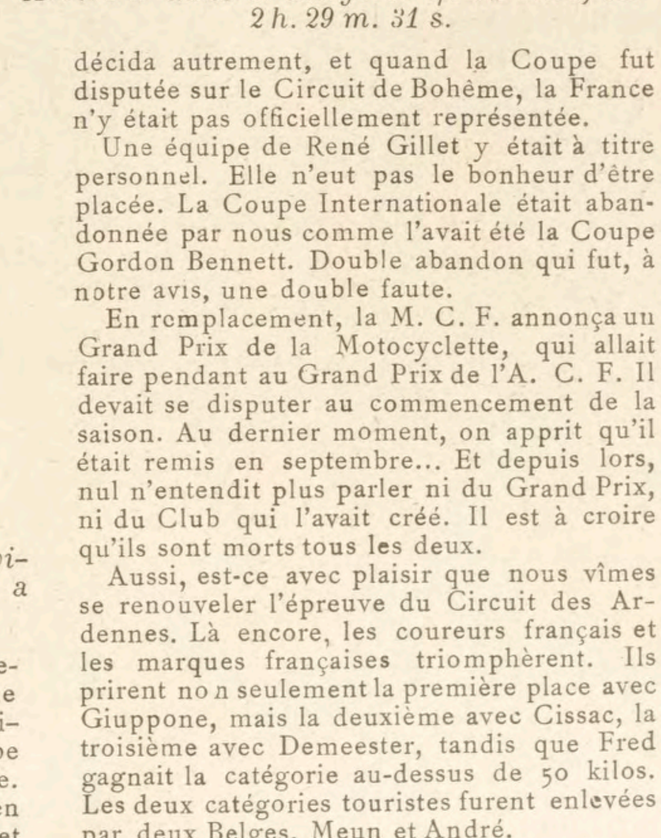
Giuppone.
Gagnant de la catégorie vitesse en 2 h. 55 m. 45 s., sur moto Griffon.

Fred.
Gagnant de la catégorie vitesse, au-dessus de 50 kilos, en 3 h. 29 m. 20 s., sur motocyclette Griffon.

Une chute.
Michaux, tombé au premier tour, au virage assez difficile de Neufchâteau, a abandonné.

qualifièrent Lamberjack, Inghilbert et Demeester. Les trois champions et la marque Griffon se rencontrèrent le dimanche suivant sur le même parcours avec une équipe allemande, une autrichienne et une anglaise. Demeester se classa premier, l'Autrichien Toman était second, Inghilbert troisième et Lamberjack quatrième.

On n'a pas oublié les incidents de cette épreuve, les clous semés sur le parcours en telle quantité que l'on pouvait les ramasser à la pelle et le classement maintenu malgré les



Gauthier.
Arrivé 2e dans la catégorie 3/4 de litre, en 2 h. 29 m. 31 s.

Une équipe de René Gillet y était à titre personnel. Elle n'eut pas le bonheur d'être placée. La Coupe Internationale était abandonnée par nous comme l'avait été la Coupe Gordon Bennett. Double abandon qui fut, à notre avis, une double faute.

En remplacement, la M. C. F. annonça un Grand Prix de la Motocyclette, qui allait faire pendant au Grand Prix de l'A. C. F. Il devait se disputer au commencement de la saison. Au dernier moment, on apprit qu'il était remis en septembre... Et depuis lors, nul n'entendit plus parler ni du Grand Prix, ni du Club qui l'avait créé. Il est à croire qu'ils sont morts tous les deux.

Aussi, est-ce avec plaisir que nous vîmes se renouveler l'épreuve du Circuit des Ardennes. Là encore, les coureurs français et les marques françaises triomphèrent. Ils prirent non seulement la première place avec Giuppone, mais la deuxième avec Cissac, la troisième avec Demeester, tandis que Fred gagnait la catégorie au-dessus de 50 kilos. Les deux catégories touristes furent enlevées par deux Belges, Meun et André.

Giuppone couvrit les 225 kilomètres à une allure de près de 79 à l'heure, couvrant un tour en 54 m. 58 s., soit à 80 kilom. 760 à l'heure.

F.-A. WHEEL.

LA MOTOCYCLETTE A HÉLICE

Par Ernest ARCHDEACON

M. Archdeacon a voulu prouver que l'hélice aérienne permet une parfaite utilisation de la force d'un moteur. Son expérience est pleine de conséquences pour l'avenir de la navigation aérienne.

La plupart de nos lecteurs ont déjà dû lire dans les quotidiens la récente et curieuse expérience faite par notre collaborateur et ami Ernest Archdeacon, l'inlassable apôtre de l'aviation dans notre pays.

M. Archdeacon emprunta à la maison Buchet une bicyclette de 6 chevaux. Avec l'obligeante collaboration du directeur de cette maison, et de l'excellent coureur Anzani, il truqua cette bicyclette, et aménagea son moteur, de façon à lui faire commander non plus les roues, mais une hélice de traction, placée à l'avant, comme le montre d'ailleurs notre photographie.

La bicyclette ainsi équipée fut chronométrée sur la route du champ d'épandage d'Achères par notre collaborateur Tampier et nos confrères Wimille et Darzens.

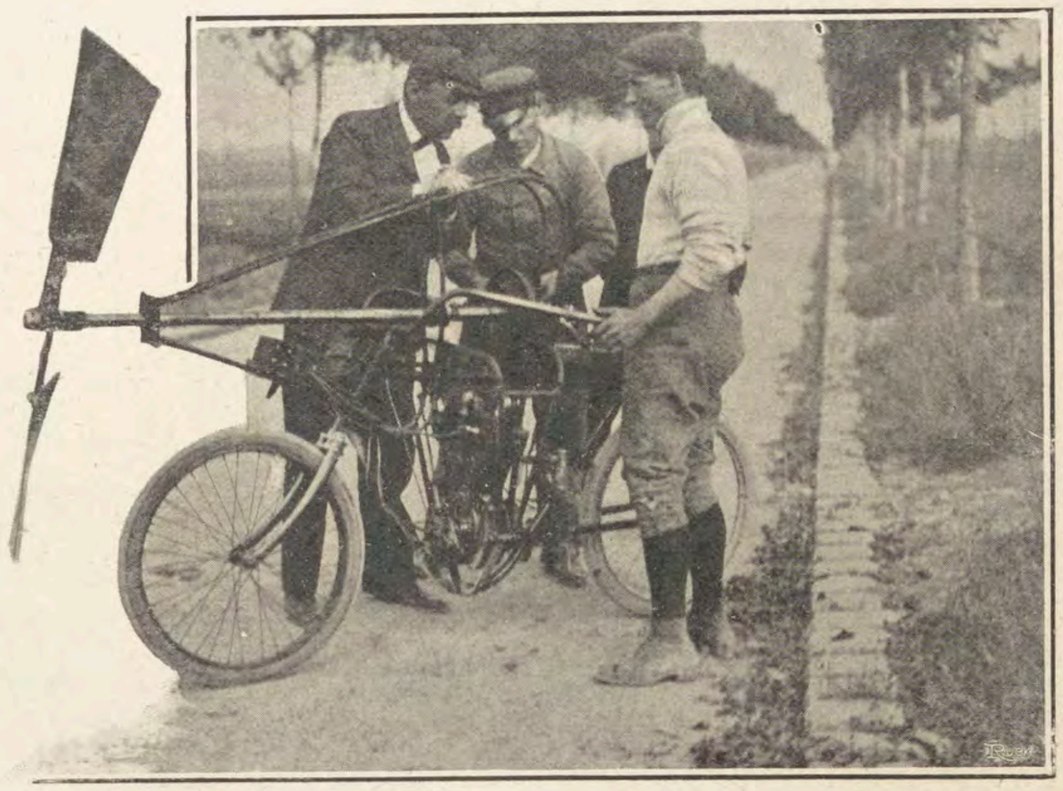
Le chronométrage, sur un seul essai, donna 79 kilom. 500 alors que M. Archdeacon fit constater au départ à tous les assistants que l'hélice était brisée et complètement faussée, à tel point qu'il voulait empêcher Anzani de partir, craignant un accident.

Malgré ces conditions ultra défavorables, Anzani partit et fit la vitesse chronométrée de 79 kilom. 500 à l'heure.

M. Archdeacon va refaire une autre hélice, et affirme qu'avec la même motocyclette, il dépassera le cent à l'heure, et peut-être même la vitesse que cette machine est susceptible de faire avec la transmission ordinaire. Nous avons assez de confiance en lui pour le croire, et nous attendrons avec une vive curiosité ses prochains essais.

En tous cas, nous l'avons prié de vouloir bien donner à nos lecteurs un article sur la question, en leur expliquant l'avenir, le but et la portée des intéressantes expériences qu'il vient de tenter.

Aussi, nous lui laissons maintenant la parole.



M. Archdeacon montre à Anzani le maniement de sa machine.

La solution approche Il est toujours un peu ardu d'expliquer aux personnes non initiées le but et la portée d'expériences touchant à la navigation aérienne, surtout dans un journal de sport comme celui-ci, où les chiffres ne seraient pas à leur place. Enfin, je ferai cependant de mon mieux.

Le principal but que j'ai poursuivi, dans cette récente expérience, était d'attirer, une fois de plus, l'attention du public sur ce problème de l'aviation qui m'est cher, et que je n'ai jamais eu la prétention de résoudre entièrement à moi tout seul. J'ai voulu montrer aux ingénieurs patentés et à nos puissantes maisons d'automobiles actuelles qu'ils commettaient un crime de lèse-science en ne s'attaquant pas à ce problème (si connexe, par le fait, à celui de l'automobile), et qu'ils seraient particulièrement bien placés pour résoudre.

J'ai voulu leur faire honte, en leur montrant une fois de plus que de simples amateurs, tel mon infatigable ami Santos-Dumont, peuvent, à force d'énergie, obtenir des résulats fort intéressants, que avec, toute leur science et leur richesse, ils n'ont pas pu ou voulu obtenir.

J'ai voulu démontrer, d'une façon palpable, au public, ce fait encore peu connu, et dont beaucoup de personnes doutent, que l'air est un point d'appui merveilleux, aussi solide que le sol de nos routes, quand on sait s'en servir d'une façon convenable.

J'ai voulu démontrer cette thèse, que j'ai toujours soutenue et que je soutiendrai toujours, c'est qu'une automobile propulsée par une hélice aérienne bien faite donnera une utilisation de la force de son moteur au moins égale à celle que donnerait la transmission directe aux roues : utilisation qui deviendrait d'autant meilleure encore que les routes seraient plus mauvaises. Etant donné que, dans les mauvaises routes, les roues motrices des voitures tournent à tout moment dans le vide sans produire d'entraînement, ce qui constitue une perte sèche très imposante dans la translation.

A l'heure actuelle, on est parvenu à faire des voitures pesant 900 kilos, qui ont fait près de deux cents kilomètres à l'heure. Ces voitures, installées avec une hélice aérienne, feraient exactement la même vitesse : l'expérience déjà faite avec ma motocyclette le prouve surabondamment. Tout le monde comprend que si, sur l'un de ces monstres de vitesse, on pouvait subitement, en pleine marche, développer un plan incliné de dimensions suffisantes, tout l'appareil quitterait subitement le sol dans un bond formidable. Mais il ne ferait qu'un bond, à la manière des poissons volants, puisque sa vitesse de translation, qu'il puisait sur le sol, va s'éteindre presque aussitôt le contact perdu avec lui.

C'est pourquoi, pour qu'il ne perde pas son appui une fois enlevé du sol, il faudra qu'il prenne cet appui dans l'air, et remplace l'action des roues sur le sol par l'action d'une hélice sur l'air.

Un calcul très simple, que je vous épargne, prouve que la surface de plans nécessaire à cet engin pour quitter le sol, serait de 3 mq. 38.

Ce chiffre est évidemment stupéfiant par sa faiblesse.

Supposons donc que j'ajoute sur mon véhicule cette surface de 3 mq. 38. Cela constituera un poids supplémentaire (pas bien grand), et en outre, une résistance à l'avancement, qui vont diminuer ma vitesse d'une façon appréciable.

Donc je ne m'enlèverai plus. En la portant à 5 mq. 50 j'en aurai sûrement plus qu'assez.

Avec ces très faibles surfaces, la construction de l'aéroplane proprement dit deviendra une chose très simple et très peu onéreuse.

En outre, les capotages ne seront pas à craindre, en cas de coups de vent de travers, ou de tourbillons violents; d'abord, à cause de la faible surface qui leur est offerte, ensuite parce qu'un tourbillon faisant du 20 ou même du 30 à l'heure, ne dérangerait guère un appareil qui ferait du 200 ou même du 150.

Par exemple, le gros cheveu de l'aéroplane à faible surface et à allures ultra-rapides, c'est que l'on est alors condamné à perpétuité aux vitesses énormes, sous peine de chute immédiate, et, qu'en cas d'arrêt du moteur, la chute serait plus terrible encore.

La très grosse difficulté de l'aéroplane ultra-rapide serait également l'atterrissage.

Malgré cela, je me demande encore si l'aéroplane ultra-rapide à faible surface ne donnerait pas moins de déboires que l'autre, seulement il serait alors indispensable de faire les expériences sur l'eau. On monterait l'aéroplane sur un bateau glisseur ultra-rapide, du genre, par exemple, de celui de M. Bonnemaison, décrit tout récemment dans la *Vie au Grand Air*.

L'eau a en effet l'avantage de présenter une surface absolument horizontale et unie, permettant de planer régulièrement à quelques centimètres au-dessus d'elle, et en outre d'être un fluide, aux molécules essentiellement mobiles, qui, en cas de choc brutal, sera aussi peu dangereux que possible, brutal pour la carcasse de l'appareil, et même pour celle de l'expérimentateur; cette dernière pouvant avoir, elle aussi, quelque valeur.

Notre ami Santos, dans sa récente et remarquable expérience, a vu son hélice et une partie de son appareil se briser par un léger contact de celle-ci avec le sol et il a vu détruire en une seconde le long et coûteux travail de plusieurs semaines.

S'il avait été sur l'eau, le même accident n'aurait peut-être eu aucune conséquence fâcheuse.

C'est pourquoi, j'ai toujours pensé que l'eau était le champ d'expériences rêvé pour l'aviation; et mes prochains travaux se porteront certainement sur l'hydroaéroplane, qui me paraît être la transition tout indiquée pour mettre au point les premiers appareils et faire l'éducation des expérimentateurs du début avec le minimum de dangers.

Je serai d'ailleurs très probablement devancé dans cette voie par notre ami Bleriot, le constructeur bien connu, qui est, lui aussi, un partisan résolu des lancements sur l'eau, et va probablement nous montrer, ces jours-ci, sur le lac d'Enghien, un hydroplane aquatique des plus intéressants.

Santos vient de prouver le premier au public, d'une façon palpable, ce que tous les autres savaient déjà : c'est qu'il est, dans l'état actuel de la science, facile de quitter le sol; mais j'estime qu'il est bien plus difficile, une fois quitté, le sol de résoudre la question de l'équilibre, et de ne pas démolir son appareil à chaque expérience. Il y a donc encore joliment à faire.

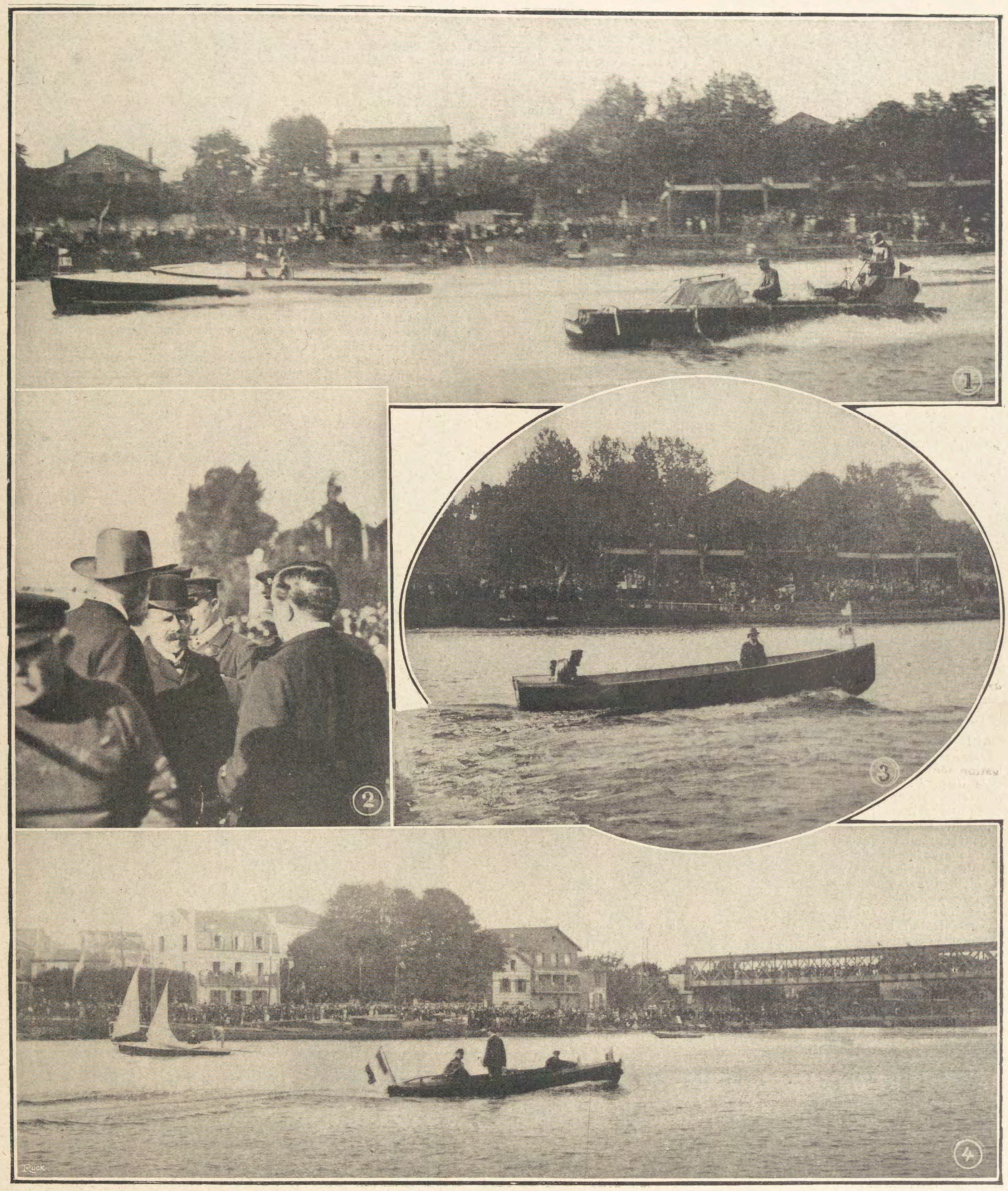
En tous les cas, l'élan est aujourd'hui donné et bien donné, et nous allons voir tous les jours, l'émulation aidant, se succéder de nouveaux essais, chacun amenant un progrès nouveau.

Je conclus et je me répète : la solution est aujourd'hui imminente. C'est une question de mois, de jours peut-être, et il y a longtemps qu'elle serait un fait accompli si des ingénieurs dignes de ce nom, aidés de capitalistes sérieux, avaient daigné écouter mes prédications enflammées. Non seulement on volera bientôt, mais on fera du 150 à l'heure.

Et ce sera, assurément l'orgueil de ma carrière, de pouvoir prétendre que j'ai été dans mon pays l'âme de la formidable révolution scientifique qui se prépare.

ERNEST ARCHDEACON.

LE MEETING DE JUVISY



1. — La lutte entre la Lorraine, *à M. Védrine, barrée par Pérignon, et l'*Hydroplane Lambert, *barré par son propriétaire. — 2. M. Ch. Normand, chef du cabinet du ministre des Travaux publics, délégué par M. Barthou, inaugure l'appontement du T. C. F. sur la rive de Draveil. — 3.* Abeille I, *à M. Picketty, gagnant de la première série des extra-réglementaires. — 4. Vue générale du bassin pendant la course des voiliers.*

Le meeting de Juvisy a obtenu un joli succès. Le clou de la réunion a été la première apparition en course des deux glisseurs, l'*Hydroplane*, du comte de Lambert, et le *Ricochet-Nautilus*, de M. Bonnemaison. Le premier, après avoir couvert les 15 premiers kilomètres en 22 minutes, soit à plus de 40 kilomètres à l'heure, a dû ralentir, son moteur étant noyé par les embruns. Le second, qui marchait très bien, est entré en collision avec la *Lorraine*. Finalement, le bateau de M. Védrine, barré par Pérignon, a remporté la Coupe de Juvisy, couvrant les 60 kil. en 1 h. 39 m. 29 s.

BOLS D'OR

Par CONSTANT HURET

Onze courses de vingt-quatre heures ✦ Le bon temps ✦ Souvenirs et regrets ✦ Félicitations à Pottier ✦

Constant Huret

Vainqueur du Bol d'Or en 1894, 1895, 1898 et 1902, fit 736 kilom. 946 en 1894, date de la fondation de l'épreuve classique.

Pottier

Vainqueur du Bol d'Or 1906, a battu le record du monde en couvrant la formidable distance de 925 kilom. 200 en 24 heures.

Quand, dimanche matin, vers huit heures, au moment où la pâle défaillance s'empare des plus résistants, je me suis trouvé sur la pelouse de Buffalo à regarder Pottier et ses camarades tourner sur la piste de bois, pourquoi le dissimuler ? je me suis senti des fourmis dans les jambes. Après avoir parcouru tant de kilomètres sur le ciment, le parquet ou la route, retiré de la circulation à la suite d'un accident malheureux, je me sens de temps à autre le désir de revivre les émotions passées et de m'aligner encore contre les nouveaux concurrents, qui n'étaient que de petits garçons à l'époque où je remportais des victoires. Ils mettent en capilotade mes records de jadis, mais qui peut dire, si, aujourd'hui, opposé à eux, je ne retrouverais pas ma vieille forme pour défendre ma chance ?...

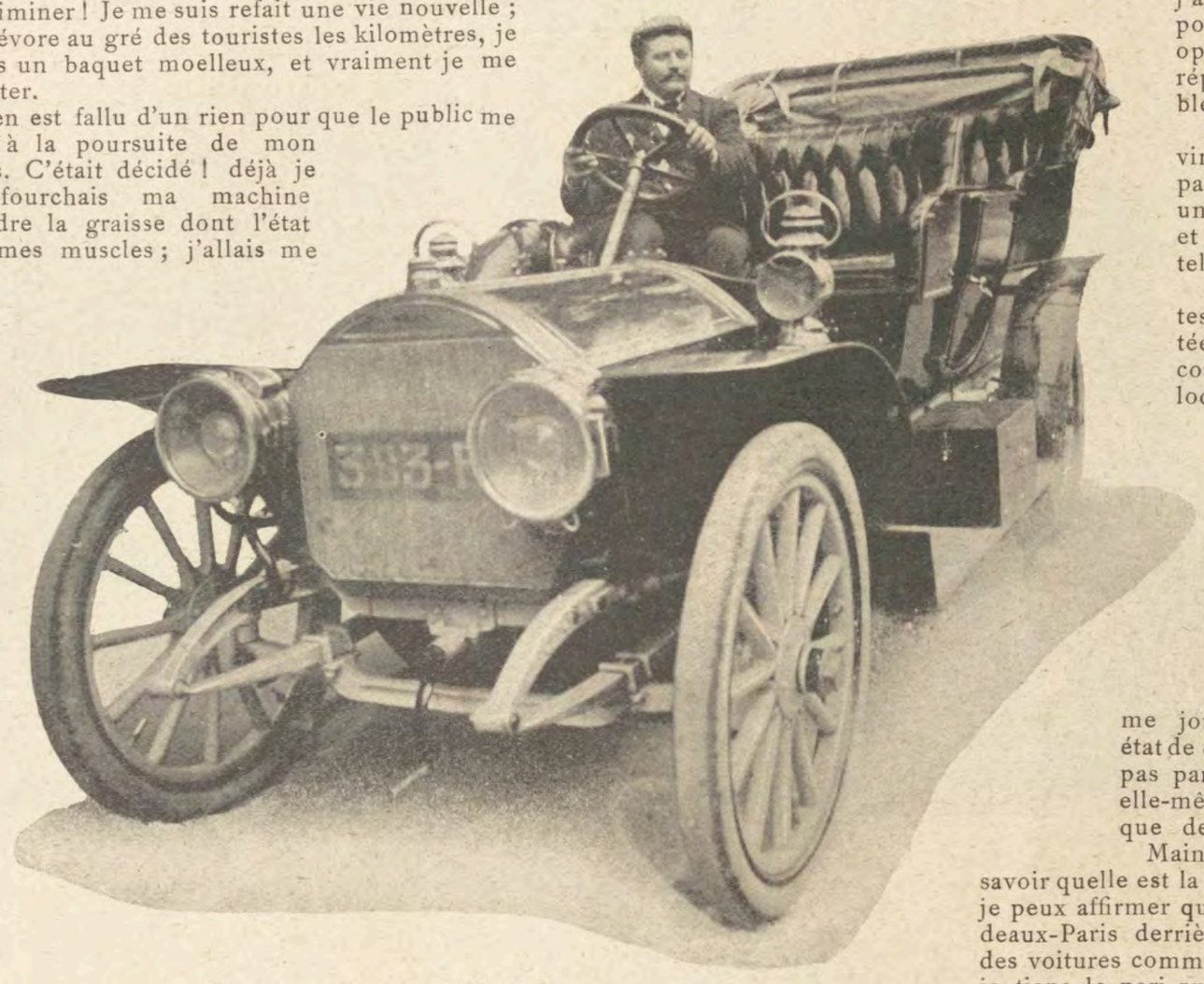
Mais à quoi bon vouloir récriminer ! Je me suis refait une vie nouvelle ; j'ai une brave automobile qui dévore au gré des touristes les kilomètres, je suis confortablement assis dans un baquet moelleux, et vraiment je me demande ce que je peux regretter.

Cependant, l'an dernier, il s'en est fallu d'un rien pour que le public me revît sur ma fidèle bicyclette à la poursuite de mon record des vingt-quatre heures. C'était décidé ! déjà je renonçais à la voiture, j'enfourchais ma machine pour, pendant trois mois perdre la graisse dont l'état quasi-sédentaire a enveloppé mes muscles ; j'allais me mettre à la poursuite de la forme avec l'énergie d'un déjà vieux qui veut prouver aux jeunes qu'il est encore là. Hélas ! le mystère de combinaisons commerciales m'a fait renoncer à ce beau projet et j'ai repris ma place au volant, avec le regret, après une guérison quasi miraculeuse, de ne pouvoir montrer que je n'étais pas tout à fait déchu.

Ah ! ces épreuves de vingt-quatre heures préparées de longue date, combien en ai-je disputé ? dix, onze, peut-être, avec une énergie tranquille et sans fatigue apparente.

Sauf la première, que j'ai courue avec l'ardeur d'un débutant, jamais je n'ai véritablement peiné pendant les longues heures de deux tours d'horloge, devant des spectateurs dont les encouragements continuels finissent par devenir monotones. Le moral solide et l'estomac parfait, je faisais mille combinaisons pour trouver le temps moins long. J'organisais des petits repas : un souper vers la huitième heure, potage, viande froide, un fruit, du vin, du café, et même du cognac, qu'on me coupait obstinément d'eau de Vichy. Et j'attendais l'heure du petit déjeuner pour prendre du chocolat. Ainsi, l'appétit revenait et il fallait un repas copieux pour me remettre complètement d'aplomb.

Sur la route, la lutte n'est rien : si l'on est en tête, on file pour semer ses concurrents, et puis l'on a cette idée que plus on ira vite, plus tôt on aura fini. Mais vingt-quatre heures ! on a beau pousser comme un sourd, la pendule n'en opère pas moins lentement ses soixante minutes au tour. On lâche ses concurrents, on les passe dans une ligne droite et trois minutes après, on les retrouve devant soi dans un virage ; à la longue, je vous assure que ça devient bien énervant. Pottier m'a paru avoir plus de philosophie ; vivant sur son avance, il paraissait peu se soucier de voir se dédoubler ses adversaires. Moi, cette idée m'était odieuse, dès que je sentais chez l'un d'eux la velléité de me reprendre un tour, j'activais mes équipes pour lâcher le concurrent opiniâtre et je n'avais de répit qu'après l'avoir doublé une fois de plus.



Le nouveau métier d'Huret.

Huret, après l'accident qui l'obligea à se retirer de la piste, chercha une nouvelle carrière. Il ne redevint pas boulanger, ce qui fut sa profession primitive, il s'est fait conducteur d'automobiles.

Mais une course de vingt-quatre heures n'est pas dure, à mon avis, pour un homme bien préparé et qui sait ce qu'est une telle épreuve.

Certainement, de toutes celles que j'ai disputées la plus rude fut la course de huit jours au Vélodrome d'Hiver, à raison de six heures par jour. On est après la première journée dans un tel état d'énervement, que l'on ne dort pas de la nuit, la fatigue du second jour ne fait qu'aggraver cette insomnie, et je vous assure que le huitième jour on est dans un bel état de dépression, causée non pas par la fatigue physique elle-même, mais par le manque de sommeil persistant.

Maintenant, si l'on tient à savoir quelle est la course la moins dure, je peux affirmer que c'est le fameux Bordeaux-Paris derrière automobiles ; avec des voitures comme celles d'aujourd'hui, je tiens le pari qu'on peut faire moins de douze heures.

Pottier vient donc de remporter dans le Bol d'Or, dans mon Bol d'Or, une victoire bien due à ses belles qualités d'athlète, je veux être le premier à l'applaudir et à le féliciter de son triomphe, et mon seul regret c'est, maintenant, de ne plus pouvoir m'aligner contre un tel adversaire, simplement, pour voir...

Constant Huret.

NOTES DES ÉDITEURS

Depuis la fondation de la *Vie au Grand Air*, nous avons un certain nombre d'amis fidèles qui n'ont jamais cessé d'acheter notre revue ; ils savent, ceux-là, que notre préoccupation a toujours été de « faire mieux » et que nous n'avons jamais marchandé notre temps et notre argent.

Certes, notre formule a subi à plusieurs reprises de notables modifications ; mais les événements seuls nous ont obligés à changer quelquefois notre fusil d'épaule et il a fallu souvent s'inspirer des circonstances.

Aujourd'hui, nous croyons savoir exactement ce que doit être une revue sportive idéale : elle doit, tout en flattant l'œil par de belles reproductions photographiques, orner également l'esprit et l'intelligence du lecteur. C'est pourquoi nous nous sommes entourés depuis plusieurs mois d'une pléïade de collaborateurs techniques qui ne se contentent pas d'aligner des mots à la queue leu leu, mais qui remuent des idées et dont les chroniques contiennent toujours un enseignement.

Rappelons les avantages qui sont faits à nos abonnés.

1° Il est répondu directement et sans frais à tout renseignement demandé par nos Abonnés (les acheteurs au numéro doivent joindre 0 fr. 30.
2° Tout numéro abîmé ou mal paginé est remplacé gratuitement à nos abonnés, à condition qu'il nous soit retourné et qu'une carte postale nous indique le motif du retour ;
3° Tout abonné peut nous demander les numéros de nos différentes publications qui manquent à sa collection de l'année en cours : sur ces numéros, il lui est fait un rabais de 50 0/0 ;
4° Les Petites Annonces privées sont insérées au prix de 1 franc la ligne de 36 lettres (au lieu de 1 fr. 50) pour nos abonnés ;
5° Nos abonnés ont l'avantage de recevoir leurs publications en parfait état avant leur mise en vente dans les kiosques et chez les libraires :
6° L'abonné ne paie les 52 numéros que 24 francs au lieu de 26 francs ;
7° Une prime, d'une valeur de 24 francs, est offerte à chaque abonné.

Pierre LAFITTE et Cie.

LE RETOUR DE MAC LEAN

Un de plus..... Conséquence de la crise des vélodromes en Amérique Le champion des petites motos Une belle campagne Coureur et directeur à la fois

En dépit des louables efforts de quelques organisateurs plus éclairés que le reste de leurs confrères, le sport cycliste se meurt là-bas, en Amérique, dans ce pays où il brilla naguère d'un éclat incomparable. Les raisons de cette décadence seraient trop longues à rechercher ici et, d'ailleurs, il faudrait pour cela sortir du cadre de cet article, consacré à la plus récente de nos importations transatlantiques, à Hugh Mac Lean.

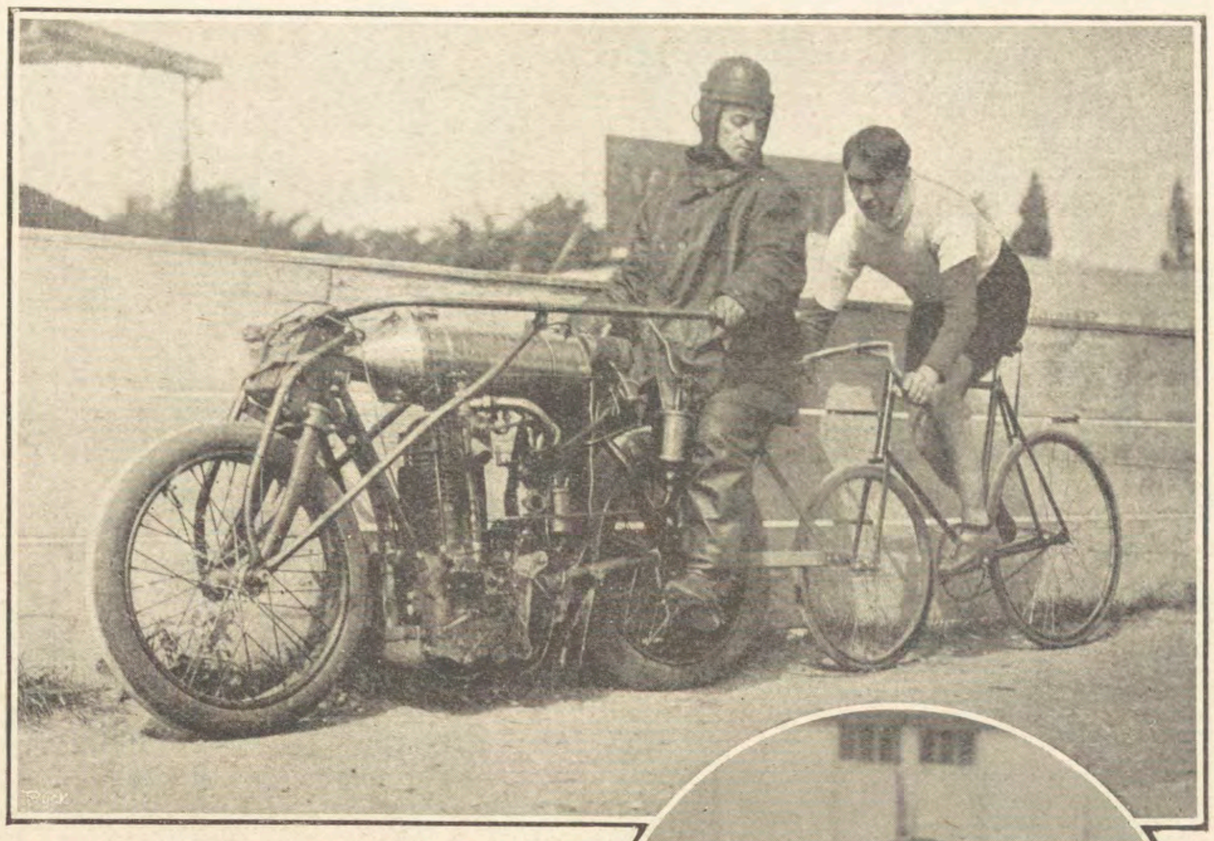
Comme les Walthour, les Butlere, les Metlling, lui aussi vient demander à la vieille Europe les occasions de se produire que sa patrie lui refuse ou fait du moins de plus en plus rares. Et je gage que comme les autres, à moins d'une faillite complète du genre de celle de Moran, nous le verrons élire domicile parmi nous de façon quasi-définitive. A dire vrai, une déconvenue comme celle que je viens de rappeler est peu probable avec Mac Lean, si l'on s'en rapporte à sa première tournée européenne.

Car le crack de Revere Beach n'est pas un inconnu pour nous. Le printemps de l'an dernier l'a vu faire une courte mais victorieuse campagne à Paris, où florissait alors d'éphémère façon l'entraînement par petites motocyclettes. Derrière les légers engins qui donnaient, quoi qu'en puissent dire certains ignares, une idée autrement exacte de la valeur athlétique des hommes que les volumineux abris actuels, Mac Lean fit merveille. Après avoir éprouvé une telle difficulté à se mettre en condition qu'elle lui valut un ou deux rudes échecs, l'homme se montra tout simplement invincible. Il en est peu qui aient marqué, sur les meilleurs stayers d'alors, les Darragon, les Hall et les Guignard, une supériorité aussi marquée. Et le regret général fut de voir repartir Mac Lean vers la fin d'avril, rappelé qu'il était par un engagement pour rencontrer Walthour en match à Boston, sans que nous ayons pu le voir se mesurer ici avec son invincible compatriote. Cette constatation constitue à coup sûr le meilleur éloge que nous puissions adresser à Mac Lean. La satisfaction réclamée alors va donc nous être donnée sous peu. Et ceci promet pour la clôture des pistes de plein air et la réouverture du Vélodrome d'Hiver une série de batailles derrière moteurs absolument sensationnelles.

Pour en revenir à notre nouvel hôte, il serait évidemment décevant d'attendre de grandes choses de lui avant une « acclimatation » complète, et surtout un travail soutenu avec les engins d'aujourd'hui. Il est en effet curieux de remarquer que Mac Lean n'a jamais couru derrière grosses motocyclettes. Ses débuts comme stayer en Amérique sont postérieurs à la mort de l'infortuné Harry Elkes, qui amena l'interdiction absolue des gros moteurs sur toutes les pistes des Etats-Unis, et je viens de rappeler que son voyage en Europe coïncida avec la courte période durant laquelle le tragique accident survenu à Leander avait incité les vélodromes parisiens à imiter cet exemple.

Un détail peu connu généralement ; en même temps que coureur, Hugh Mac Lean qui est âgé d'environ 26 ans, est directeur de vélodrome. Il possède de compte à demi avec son frère à Revere Beach une petite piste qui est une des rares ayant résisté à la crise qui anémie le sport cycliste outre-Océan.

VICTOR BREYER.



Mac Lean et son entraîneur.

Mac Lean, qui vient de faire sa rentrée, a choisi comme entraîneur l'excellent motocycliste anglais Barnes.

Dès son lever, un peu de lutte...

Mac Lean s'occupe de son entraînement. Un peu de lutte avec son entraîneur est un excellent exercice pour se délasser les muscles.

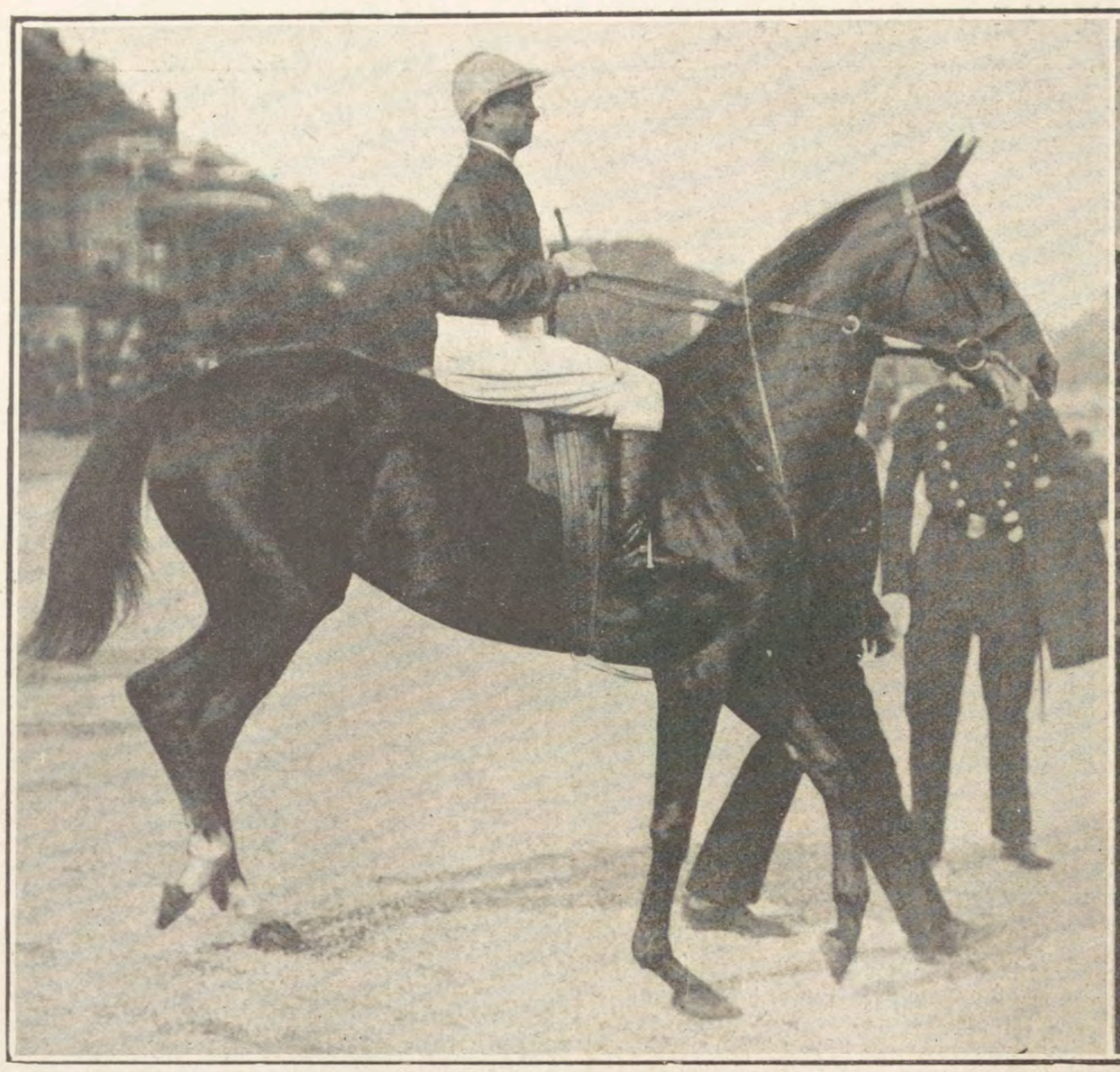
L'arrivée au Vélodrome.

A son arrivée au Vélodrome, tous les compatriotes de Mac Lean viennent le complimenter sur ses succès d'Amérique, où, sur 18 courses, il remporta 17 victoires.

De la boxe. (Plaques Lumière).

Comme tout Américain, Mac Lean est un fervent pratiquant de la boxe et distribue à son adversaire force swings et uppercuts.

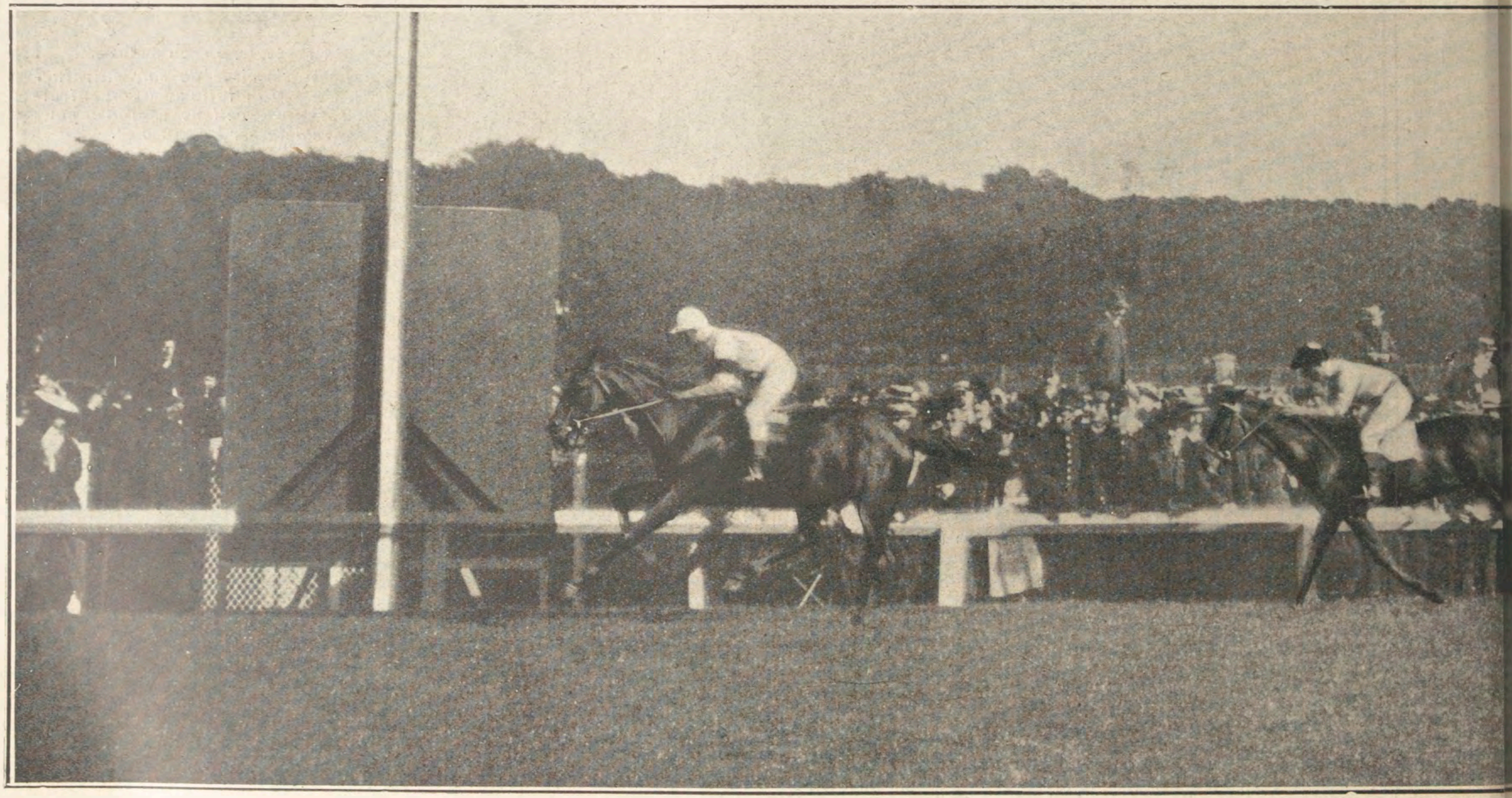
LA RÉOUVERTUR



Zahra.

Pe. b., 2 ans, 54 kil. 500, par Flying Fox et Bass, à M. Edmond Blanc, montée par G. Stern, gagnante du Prix de Sablonville.

Vingt-deux chevaux se sont présentés au départ de ce handicap

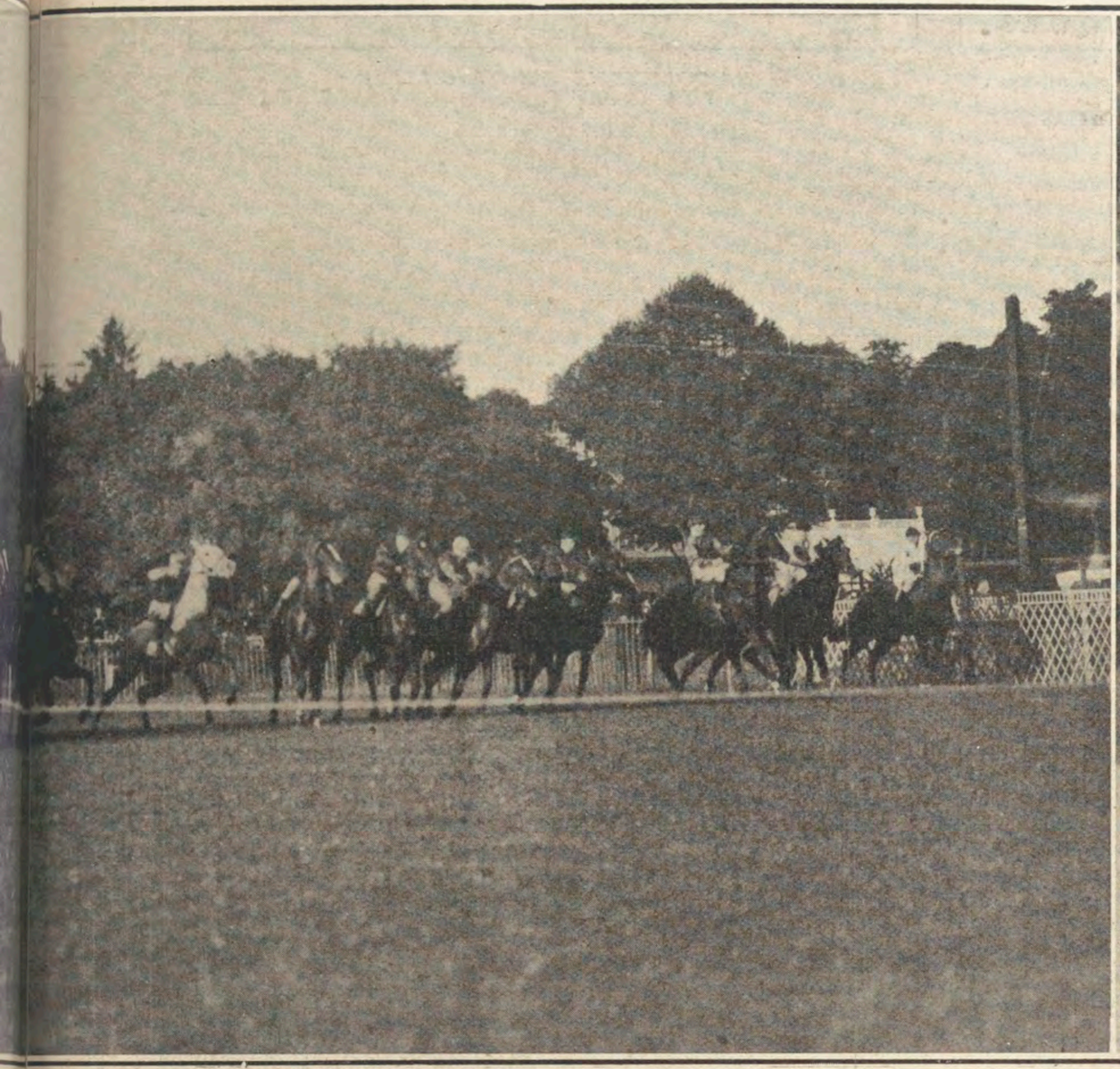


Maintenon — Brisecœur

L'arrivée du Prix Royal Oak (50.000 francs, 3.000 m

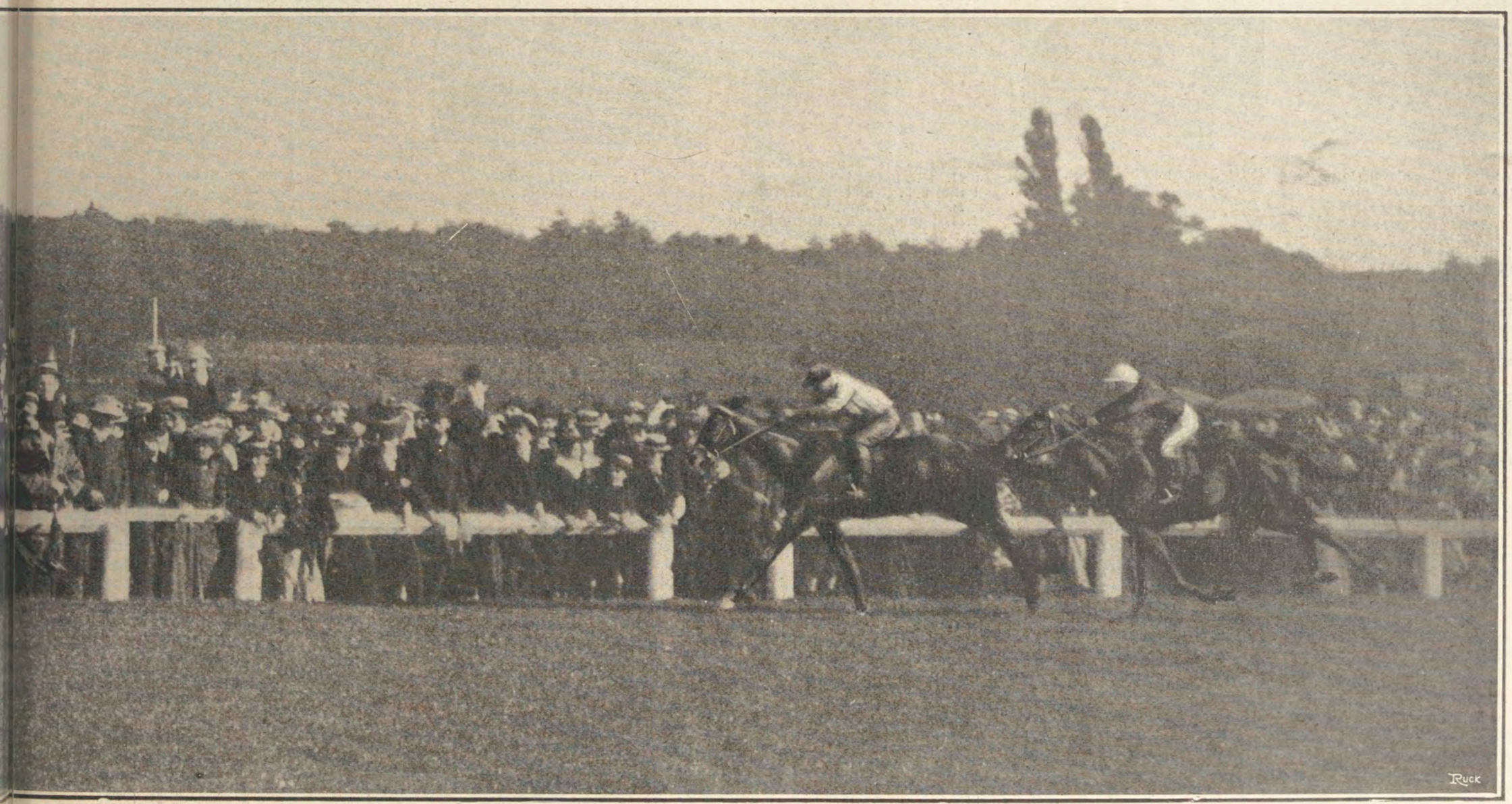
Maintenon s'est littéralement promené dans le Prix Royal Oak. Il a mené à sa guise, accélérant un peu

Après une nuit et une matinée pluvieuses, le soleil a favorisé la première réunion d'automne de Longchamp. La foule était nombreuse et élégante. Les sportsmen ont fort apprécié les améliorations apportées aux pistes, et en particulier, le redressement du virage du moulin qui était relevé à faux. Maintenon s'est joué de ses adversaires,



Départ de l'Omnium.
Prix de 5000 francs, qui a été gagné facilement par Chamant, à M. Olry Rœderer, devant Grevell et Saint-Léonard.

Chamant.
Pn. b. b., 3 ans, 44 kil. 500, par Simonian et Baume, à M. Olry Rœderer, monté par W. Kellet, gagnant de l'Omnium.



Narvaez Hymer (Plaques Lumière).

(Prix Royal Oak, pour chevaux de 3 ans) Longchamp, 16 septembre.
Brisecœur arrivée et terminant sans avoir été inquiété. Brisecœur, Narvaez et Hymer le suivaient dans cet ordre.

dans le Prix Royal Oak, battant de loin Brisecœur, qui l'avait devancé sur cette même distance dans le Grand Prix de Paris. L'Omnium est revenu à Chamant, dont le poids, dans ce handicap, était avantageux. Le Prix de Sablonville, réservé aux inédits, et qui sert souvent de début à des chevaux de marque, a été pour Zahra à M. Edmond Blanc.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

CHAUFFARDS EN UNIFORME

Ce n'est pas des chauffards qui traversent les villages à 100 à l'heure, qui prennent les virages à toute allure sans corner, accrochent les paisibles voitures ou défoncent les barrières de passage à niveau, que je veux parler.

Ces chauffards-là sont plus près de nous, ils nous côtoient tous les jours, dans les rues les plus fréquentées de Paris. Les uns mènent des voitures légères. Ce sont les conducteurs de taximètres. Ils filent à toute allure dans les rues les plus fréquentées, débouchent sans ralentir sur les carrefours les plus obstrués, apparaissent en vitesse aux tournants où on les attendait le moins. Et, comme ces conducteurs n'ont pas passé par l'école de la course ni par les leçons de la route, on est à la merci d'un tour de volant imprévu ou d'un coup de frein trop tardivement donné.

Les autres mènent de majestueux poids lourds. Eux aussi, ont depuis trop peu de temps troqué le fouet contre le volant et passé trop vite de trois chevaux à 24-30. Ce sont les conducteurs des autobus dont la vogue est si grande que la C. G. O. va se décider à multiplier les lignes qui en sont dotées. Eux aussi filent à toute allure. J'en ai chronométré un qui m'a mené en 5 minutes du Théâtre-Français à la Gare St-Lazare avec le détour de la place Ventadour et de la rue Caumartin!

Ça va bien quand il fait beau, comme dit la chanson, mais viennent le mauvais temps, la neige et le pavé gras, gare aux dérapages et aux culbutes en montant la rue de Clichy ou la rue Rochechouart!

F.-A. WHEEL.

Le vainqueur des championnats du Moto-Club Rémois.

LE CHAMPIONNAT DE MOTOCYCLETTE DE REIMS.

Le championnat de motocyclette de Reims, disputé le 9 septembre, avait réuni un lot honorable de concurrents. La victoire est revenue à Dieudonné, qui fournit une très belle course et qui s'adjugea la première place avec une relative facilité.

L'AUTOMOBILE AUX MANŒUVRES

L'immense succès remporté cette année aux grandes manœuvres par les automobiles a définitivement prouvé que ce véhicule rendait les plus grands services à l'armée. Notre photographie représente le ravitaillement des sapeurs aérostiers au plateau de Marac, à 443 mètres d'altitude.

Le ravitaillement aux manœuvres.

CYCLISME

A PROPOS DES RECORDS

Pottier, dans le dernier Bol d'Or, a fourni une performance admirable, réussissant, malgré la chaleur, à battre de loin le record en couvrant la distance de 925 kilom. 200. Après le Tour de France, après le Bol d'Or on peut dire que ce stayer est le véritable champion du monde de fond. Aussi avons-nous cru bon de donner son portrait en hors-texte dans le numéro de cette semaine.

A la suite de sa merveilleuse course, un débat s'est engagé entre plusieurs de nos confrères. Certains prétendaient qu'aux yeux du public, le réel record devait appartenir à Walters qui a réussi à faire 1.020 kilom. 977 derrière motocyclettes et à Vanderstuyft avec 943 kilom. 666 derrière tandems au Vélodrome d'Hiver, sur piste couverte.

Ils ajoutaient : il n'existe qu'un record, celui de l'homme qui a fait le plus de chemin dans un temps donné. Comme toutes les opinions, celle-ci doit être respectée, mais personne ne l'adoptera.

Si on suivait cette théorie, Burgess couvrant à la nage 44 kilom. 600 en 24 heures ne serait qu'un extrait d'athlète à côté de Walters qui dans le même temps faisait en bicyclette 1.020 kilom. 977. Évidemment, il y a quelques années, le public n'avait pas une notion bien établie de l'effort que pouvait fournir un homme. Mais les progrès du sport ont réussi à faire l'éducation de la foule et maintenant à part quelques records athlétiques, tout le monde se fait une idée à peu près exacte des diverses performances et on n'a pas l'idée d'en comparer d'incomparables.

JACQUES MORTANE.

Petit-Breton et Cornet, après leur abandon dans le Bol d'Or.

APRÈS LA COURSE DE 24 HEURES.

Nos lecteurs ont vu la semaine dernière les photographies montrant les divers épisodes de la merveilleuse course du Bol-d'or. Nous donnons aujourd'hui le portrait de Petit-Breton, causant avec Cornet après leur abandon et s'expliquant leur défaillance.

LE CHAMPIONNAT DE 100 KILOM. AMATEURS

Le championnat de fond amateurs a été disputé à Marseille le 9 septembre sur 100 kilomètres. Le vainqueur a été Leroux de l'A. V. A., en 3 h. 25 m. 26 s.

Pellegrin, arrivé premier, a été distancé pour avoir changé de machine en cours de route.

Le championnat de 100 kilomètres amateurs (Marseille).

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 8 au 15 septembre.

AUTOMOBILE

Dimanche 9 septembre.

Circuit des Ardennes pour motocyclettes. — Motos de moins de 50 kil. : 1. Giuppone (254 kilom. en 2 h. 45 m. 45 s.), 2. Cissac, 3. Demeester, 4. Prévot, 5. Tavenaux, 6. Champoiseau, 7. Fauvet.

Motos de plus de 50 kilos. — 1. Fred (3 h. 29 m. 20 s.)

CYCLISME

Samedi 8 et Dimanche 9 septembre.

Buffalo. — *Bol d'Or* : 1. R. Pottier (925 kilom. 200), 2. Trousselier (906 kilom. 900), 3. L. Georget (890 kilom. 700), 4. Ringeval (804 kilom.), 5. Jaeck (741 kilom. 300), 6. Samson (655 kilom. 550).

Jeudi 13 septembre.

Buffalo. — *Scratch* : 1. Delage, 2. Broka, 3. Deschamps, 4. Bouteiller.

Tandems. — 1. Seigneur-Deschamps, 2. Del-Rosso-Carapezzi, 3. Libeaud-Goven.

50 kilomètres derrière motos. — 1. Mettling, 2. Lorgeou, à 6 tours; 3. Simar, loin. Temps : 43 m. 20 s. 2/5.

Motocyclettes : 1. Barnes, Olieslaegers

ATHLÉTISME

Dimanche 9 septembre.

Le Tour de Paris : 1. Siret (2 h. 24 m. 26 s.), 2. Orphée, 3. Neveu, 4. Thomas, 5. Dufraisse, 6. Walch, 7. Prévôt, 8. Gauthier, 9. Conat, 10. Wachoru. (72 arrivants.)

Championnats de la Marne. — 1 rameur canoës : 1. Ripault, 2. Plé, 3. P. Meyer.

Yoles de mer quatre rameurs : 1. Club Nautique de Paris, 2. Cercle des Sports de la Marne.

1 rameur junior : 1. Boissière, 2. Sue, 3. Delelle.

1 rameur vétéran : 1. Flouest, 2. Schemitt, 3. Maleteste.

1 rameur senior : 1. Boissière, 2. Cordier.

4 rameurs, armement libre : 1. Société d'Encouragement, 2. Club Nautique de Paris.

HIPPISME

Dimanche 9 septembre.

Chantilly. — *Prix Jouvence* (4.800 m.) : 1. Monsieur Périchon, à M. M. Pantall (Bellhouse); 2. Palafox, 3. Génial. (4 partants.)

Prix La Rochette (1.100 m.) : 1. Calomel, à M. Aumont (Cormack) ; 2. Allah, 3. Dihor. (10 partants.)

Prix de Maunes (1.100 m.) : 1 Dolabra, à M. Vanderbilt (Ransch); 2. Figura, 3. Beggha. (15 partants.)

Lundi 10 septembre.

Saint-Cloud. — *Prix de Cornulier* (trot monté, 2.800 m.) : 1. Divette, à M. Ballière (Bouffard) ; 2. Drapeau, 3. Danette. (11 partants.)

Mercredi 12 septembre.

Chantilly. — *Prix Vermout* (2.400 m.) : 1. Tagliamento, à M. Lynham (Cormack); 2. Robinson, 3. Kazbeck. (4 partants.)

Prix des Tribunes (2.000 m.) : 1. Borax, à M. Lallouet (J. Reiff); 2. La Sanguine, 3. Scotch Reel. (31 partants.)

PETITE CORRESPONDANCE

A. Lefranc. — C'est plutôt un jeu qu'un sport. Il n'est pas encore très en faveur. Mais il est probable que la saison prochaine, de nombreux jeunes gens en deviendront de fervents adeptes, car sans nécessiter un grand effort athlétique, il fait prendre un excellent exercice.

E. Gauthier, Loches. — Ils ne courront pas la Coupe Vanderbilt pour des marques Françaises, mais bien pour des maisons Américaines.

Joliot. — En plus de sa qualité indéniable, Burgess, possède une énergie extraordinaire, certains de ses adversaires n'en pourraient dire autant. Malgré cela, nous ne croyons pas qu'il réussisse, et pourtant il est le plus qualifié.

ATHLÉTISME

LA POLITIQUE DANS LE SPORT

On n'est pas content, à l'U.S.F.S.A. On se plaint que les faveurs gouvernementales soient trop chichement mesurées à nos athlètes. Tandis que la manne officielle pleut à flots sur les sociétés de tir, de gymnastique ou d'instruction militaire, c'est à peine si quelques flocons s'égarent dans la caisse de la rue de Provence.

Il paraît qu'il y a là-dessous une question politique! Il y a quelques années, les dirigeants de l'U. S. F. S. A. avaient cru adroit de mettre à leur tête, un de nos plus aimables édiles parisiens, artiste délicat et fin lettré, dont la ressemblance avec Henri IV est célèbre. Le président de l'U. S. F. S. A. devint président du conseil Municipal. Il apportait les faveurs de la Ville à l'association à laquelle il donnait sans compter son temps et ses soins. Malheureusement, ses idées politiques ne coïncidaient pas avec celles du gouvernement, et la fédération athlétique fut dès lors considérée comme un nid de réactionnaires. C'est en vain que le président fut remplacé, le siège du ministère était fait. L'U. S. F. S. A. était inscrite sur le registre de « Carthage » elle y est restée.

Que faire? Un de nos confrères croit avoir trouvé un moyen ingénieux d'affirmer les sentiments loyalistes de la fédération qui lui est chère, c'est de compléter sa devise *Ludus pro patria* en y ajoutant *et respublica (sic).* Mais croit-il que cela suffira et que les sentiments de l'U. S. F. S. A. seront suffisamment affirmés par une nouvelle devise,—contînt-elle un solécisme?

MARCEL VIOLLETTE.

Les regates fleuries d'Arcachon.

UNE FÊTE NAUTIQUE

Une fête nautique très originale vient d'être donnée à Arcachon. Favorisée par le beau temps, elle a remporté tout le succès que l'on pouvait souhaiter. Elle consistait en régates et en batailles de fleurs sur l'eau.

LES CHAMPIONNATS D'AVIRON DE LA MARNE

Dans le bassin de la Pie se sont disputés le 9 septembre les championnats de la Marne. Le Club Nautique de Paris remporta la victoire en yole de mer à 4 rameurs, Boissière en juniors, Flouest en vétérans, Boissière en seniors, la Société d'Encouragement à 4 rameurs, armement libre, ont gagné les divers championnats.

Le 4 de la Société d'Encouragement, champion de la Marne.

HIPPISME

A DONCASTER : LE SAINT-LÉGER

Le mercredi 12 septembre s'est courue à Doncaster la grande épreuve d'automne, le Saint-Léger.

Cette course nous intéresse à un double point de vue : d'abord notre élevage national était représenté par Storm, le poulain de M. Renaud de Monbel; ensuite le vainqueur Troutbeck était piloté par un jockey acclimaté dans notre pays, par Stern que le duc de Westminster avait fait mander spécialement pour lui confier le soin de faire triompher ses couleurs. Cette particularité permet même d'écarter une excuse que certains ont été tentés de chercher en faveur de Storm, à savoir qu'il avait pu lui être préjudiciable d'être monté par Parfrement, son jockey habituel, auquel l'expérience de l'hippodrome devait faire défaut.

Le poulain de M. de Monbel a, du reste, d'autres excuses plus sérieuses à invoquer : après avoir montré beaucoup de nervosité sous les ordres du starter, il a pris un mauvais départ tandis que Troutbeck déjà dans son train s'élançait en tête. Son jockey, avec tact, lui fit regagner progressivement du terrain; mais l'allure trop soutenue ne lui permit pas de parvenir jusqu'aux premiers rangs; il finit sixième. Pendant ce temps-là, Stern qui avait mené toute la course, devait déployer toute son énergie pour résister, dans une arrivée disputée, aux attaques de ses suivants immédiats.

Du reste trois intervalles respectifs d'une tête départageaient les quatre premiers.

F. P.

Le roi de Grèce aux courses d'Aix-les-Bains.

LE ROI DE GRÈCE A AIX

Le roi de Grèce vient d'aller à Aix-les-Bains ainsi qu'il en a l'habitude chaque année Naturellement il assista aux courses, son plaisir favori. Notre photographie le représente en compagnie du capitaine de Kiss, de son secrétaire, M. Cosewitz, et de son docteur, M. Guillon.

L'ACHAT DE LOYAL

Le comte de Rodelec du Porzic, dont il vient d'être question au cours d'une affaire assez énigmatique, est très connu comme sportsman. Il vient d'acheter pour 10.000 francs le cheval Loyal, qu'il destine aux grandes courses d'automne et qui sans être un crack figurera de façon honorable sur nos hippodromes.

Loyal, acheté par le comte de Rodelec du Porzic.

SANTOS-DUMONT S'EST ENVOLÉ !

Santos-Dumont.
L'intrépide aéronaute qui est parvenu à démontrer que le problème du plus lourd que l'air peut être résolu.

Santos-Dumont a, le premier en Europe, réalisé le vol plané ✦ Les causes de l'accident ✦ Les changements apportés à son aéroplane ✦ Comment et avec quel dispositif nouveau il prendra part à la Coupe Gordon-Bennett ✦

Le jeudi 13 septembre 1906 restera une date célèbre dans l'histoire de l'aviation. En effet, pour la première fois en Europe, un appareil plus lourd que l'air, un aéroplane portant un pilote s'est élevé au-dessus du sol, par ses propres moyens. Une légende courait jusqu'ici, qu'il importe de détruire. Au cours d'essais patronné par le ministère de la Guerre, un appareil, construit par Ader, avait, disait on, réalisé le vol plané.

Or, du rapport déposé aux archives du ministère de la Guerre, et qui n'a jamais été publié, il résulte que malgré les sommes considérables dépensées (700.000 francs, paraît-il), aucun résultat ne fut obtenu. Malgré les efforts des constructeurs, l'appareil s'obstina à ne pas quitter le sol.

Les frères Wright, en Amérique, ont pu, d'après eux, voler avec leur aéroplane, pendant un circuit fermé de plusieurs centaines de mètres, mais ce record n'a jamais été établi officiellement, et on peut aisément douter de son authenticité.

Le record établi par M. Santos-Dumont est le seul indiscutable, comme il résulte du rapport rédigé par M. Archdeacon :

« A 8 h. 40 matin, un second essai fut tenté, exactement en sens inverse du premier. Dans cette tentative, après un parcours de deux cents mètres environ, roulant sur le sol, l'appareil, monté par M. Santos-Dumont, se souleva nettement des trois roues, à une hauteur que les soussignés évaluent à 50 ou 70 centimètres, et cela sur un parcours de 4 à 7 mètres, avec une vitesse de translation évaluée à 30 ou 35 kilomètres à l'heure. »

Mais, par suite d'une manœuvre malheureuse du gouvernail, l'appareil se renversa en arrière et l'hélice, venant en contact avec le sol, se brisa et le bâti même ayant cédé, M. Santos-Dumont fut obligé d'interrompre sa tentative.

L'appareil du célèbre aéronaute se compose d'un grand cerf-volant, entraîné par une hélice à deux branches, mue par un moteur de 50 chevaux et tournant à une vitesse de 900 à 1.000 tours à la minute.

Le seul résultat obtenu a été de prouver qu'un aéroplane peut quitter le sol par ses propres moyens.

Il vole, mais il ne se dirige pas

Mais la question de direction reste entièrement à résoudre. Car la tentative faite dans ce sens par l'aviateur fut la cause même de l'accident. Et il semble que de longues années se passeront encore sans qu'aucune solution soit apportée à ce problème. Un déplacement de quelques kilos suffit en effet à compromettre l'équilibre de l'aéroplane, et par suite la direction, en modifiant l'inclinaison des plans de sustentation.

De même, il suffit que le vent faiblisse ou augmente brusquement, pour que l'appareil bascule et vienne s'abîmer sur le sol. Si l'aéroplane de Santos-Dumont n'a pas culbuté complètement en arrière, c'est grâce à l'hélice, qui, placée assez loin de la machine, l'a maintenu jusqu'à ce qu'il reposât sur le gazon.

A l'avenir, l'hélice sera placée au ras du bâti, ce qui évitera qu'elle se rompe à la descente. Mais, d'autre part, on peut peut-être dire que l'équilibre sera encore plus instable. Car l'appareil possédait deux points d'appui l'hélice et le cerf-volant, tandis que l'hélice se confond maintenant avec le corps même de l'aéroplane, le gouvernail restera à la même place en dépit d'avis contraires.

Malgré les applaudissements enthousiastes qui ont salué le succès de l'aviateur, on peut dire que tout ou presque tout reste à faire.

L'aviation en est à ses débuts. On ne peut procéder que par tâtonnements. Pour un mode de translation nouveau, il faut trouver ces principes nouveaux et on n'y parviendra que par des expériences répétées. La difficulté est encore accrue, par ce fait que le milieu où l'on cherche à se diriger est instable et que, par nature l'homme est fait pour se mouvoir sur terre, par exception dans l'eau, mais non dans l'air.

L'erreur de direction sur un aéronef sera dix fois plus grave que, par exemple, celle commise sur une voiture automobile car non seulement elle compromettra la direction, mais encore la stabilité. Et il faudra une longue accommodation de nos facultés, pour que nous puissions arriver à nous tenir dans l'air, comme nous marchons sur une route.

La grande difficulté consiste surtout en l'atterrissage, car, si l'appareil est susceptible de planer à une certaine vitesse, il est à peu près certain de culbuter aussitôt que cette vitesse diminuera, que la cause qui amène cette diminution de vitesse soit voulue ou accidentelle, qu'elle dépende du moteur ou qu'elle soit extérieure.

Remettant à plus tard la continuation de ses essais, M. Santos-Dumont va maintenant s'occuper du ballon qu'il met au point pour la Coupe Gordon-Bennett.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* en connaissent les conditions : il s'agit de couvrir la plus longue distance possible.

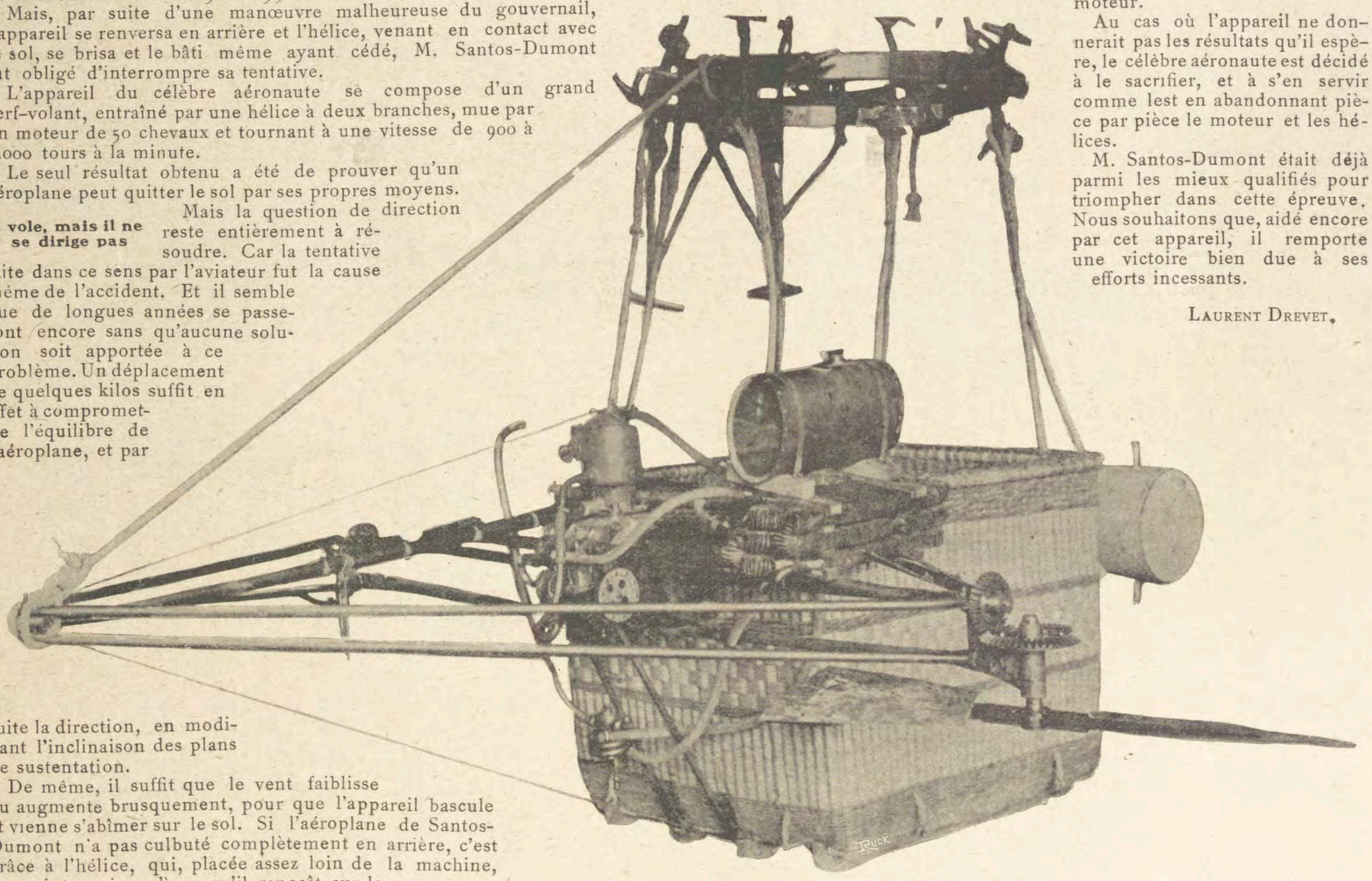
La question principale est par conséquent de rester le plus longtemps possible dans l'air, en cherchant à profiter des courants aériens les plus rapides. Pour obtenir ce résultat Santos-Dumont a installé sur un côté de la nacelle deux hélices à deux branches tournant en sens inverse, pour éviter la torsion de la nacelle. Ces hélices sont actionnées par un moteur de six chevaux qui peut leur imprimer une vitesse de 500 à 600 tours.

Ce n'est point, comme on pourrait le croire, pour s'élever, que l'aéronaute mettra en marche son appareil, mais bien au contraire pour descendre, ou pour se maintenir, au cas où la dilatation du ballon, sous l'influence du soleil tendrait à le faire monter plus haut. Il évitera ainsi les pertes de gaz inévitables sans ce dispositif. Santos-Dumont ne veut pas employer ses hélices pour s'élever. Il aurait suffi pour cela qu'elles fussent reversibles Mais leur rotation dans ce sens créerait un courant d'air qui pourrait provoquer l'incendie du ballon en aspirant le gaz jusqu'au moteur.

Au cas où l'appareil ne donnerait pas les résultats qu'il espère, le célèbre aéronaute est décidé à le sacrifier, et à s'en servir comme lest en abandonnant pièce par pièce le moteur et les hélices.

M. Santos-Dumont était déjà parmi les mieux qualifiés pour triompher dans cette épreuve. Nous souhaitons que, aidé encore par cet appareil, il remporte une victoire bien due à ses efforts incessants.

Laurent Drevet.



Le *Santos-Dumont* de la Coupe Gordon-Bennett.
Cette photographie représente la nacelle du ballon avec lequel Santos-Dumont doit courir, le 30 septembre la Coupe Gordon-Bennett. On distingue nettement le moteur et les deux hélices qui doivent assurer l'équilibre du ballon afin d'économiser le gaz.

LA COUPE DE PARIS

(Plaques Lumière).

1. Boissière, de la Société d'Encouragement, gagnant du Prix des Juniors, devant Dubois et Delille. — 2. Max Orban, le fameux rameur du Royal Club Nautique de Gand, qui a été battu dans la 2e série de la Coupe de Paris par Ripault. — 3. E. Ripault (S. E.) la révélation de la Coupe de Paris. Il a remporté la finale des débutants et a fini second dans la Coupe de Paris, derrière Delaplane. — 4. Delaplane, vainqueur de la Coupe de Paris. Notre photographie le représente sortant de l'eau. Un chaland s'étant mis en travers du parcours, Delaplane fut culbuté. — 5. Deltour (Rowing-Club Castillonnais), vainqueur du Prix des Vétérans.

La Société d'Encouragement avait organisé, dimanche dernier, une belle réunion dans le bassin de Neuilly-sur-Marne, à l'occasion de la Coupe de Paris.

LE TOUR DE PARIS MARCHE

Fantou et Figniez passant à la porte de Vincennes.
C'est au milieu d'une nuée d'entraîneurs et de suiveurs que les concurrents ont fait le parcours.

Janvier à la porte de Champerret.
Le gagnant du premier tour de Paris Marche n'a pas terminé la course.

Après le Tour de Paris à la course, nous avons eu la réédition de la même épreuve à la marche. Malgré la pluie, 438 concurrents, sur 611 engagés, sont venus se ranger au départ. Fantou a mené toute la course et a fini premier en 3 h. 32 m. 25 s. 1/5, battant de 20 minutes le record de Janvier. Le Gaillard était deuxième et Figniez troisième. 260 concurrents ont terminé le parcours.

LE MATCH HARVARD=CAMBRIDGE

Au pont d'Hammersmith.
L'équipe de Cambridge avait une avance de trois longueurs au pont d'Hammersmith. Harvard revenait sur la fin, mais était battu de deux longueurs.

Le plus grand événement sportif de l'année, le match Harvard = Cambridge, mettait aux prises deux écoles absolument différentes

Le grand match qui s'est ramé samedi dernier n'était, somme toute, qu'une revanche.

Déjà, en 1869, alors qu'en France on n'y prêtait que bien peu d'attention, deux équipes des Universités d'Harvard et de Cambridge s'étaient trouvées en présence sur la Tamise. Mais ce n'étaient que des quatre. L'Angleterre gagna, l'enthousiasme des spectateurs fut, si l'on s'en rapporte aux gravures de l'époque, débordant, et John Bull, pour une fois, secoua son flegme pour manifester sa joie de battre à plates coutures les fils de Jonathan.

Les années passèrent sans que les étudiants américains revinssent officiellement lutter contre leurs collègues d'Angleterre.

Aussi, quand, cinq semaines avant le match, les équipiers d'Harvard arrivèrent en Angleterre, toute l'attention de l'Angleterre sportive se tourna vers eux. Tout ce qui avait trait à leur méthode d'entraînement, depuis les menus de leurs repas jusqu'à leur manière d'attaquer l'eau en ramant, fut publié, discuté et indiqué par les compétences du rowing.

Plus l'entraînement se fit sévère, et plus on les surveilla, et l'on dut reconnaître alors que si le style des Américains différait totalement de celui des Cantabs il était très puissant et que Cambridge ne gagnerait certainement pas de 200 yards, comme l'avait dit Stuart, le chef de nage.

Dans les derniers jours, un essai sensationnel sur le parcours même de la course fit des Américains les favoris de la masse et de la plupart des compétences.

Et pourtant, Cambridge marchait bien et était dans la même forme que le jour de sa victoire sur Oxford.

Qu'y avait-il donc?

On dut reconnaître que les Américains devaient leur supériorité à leur méthode d'entraînement tout à fait nouvelle.

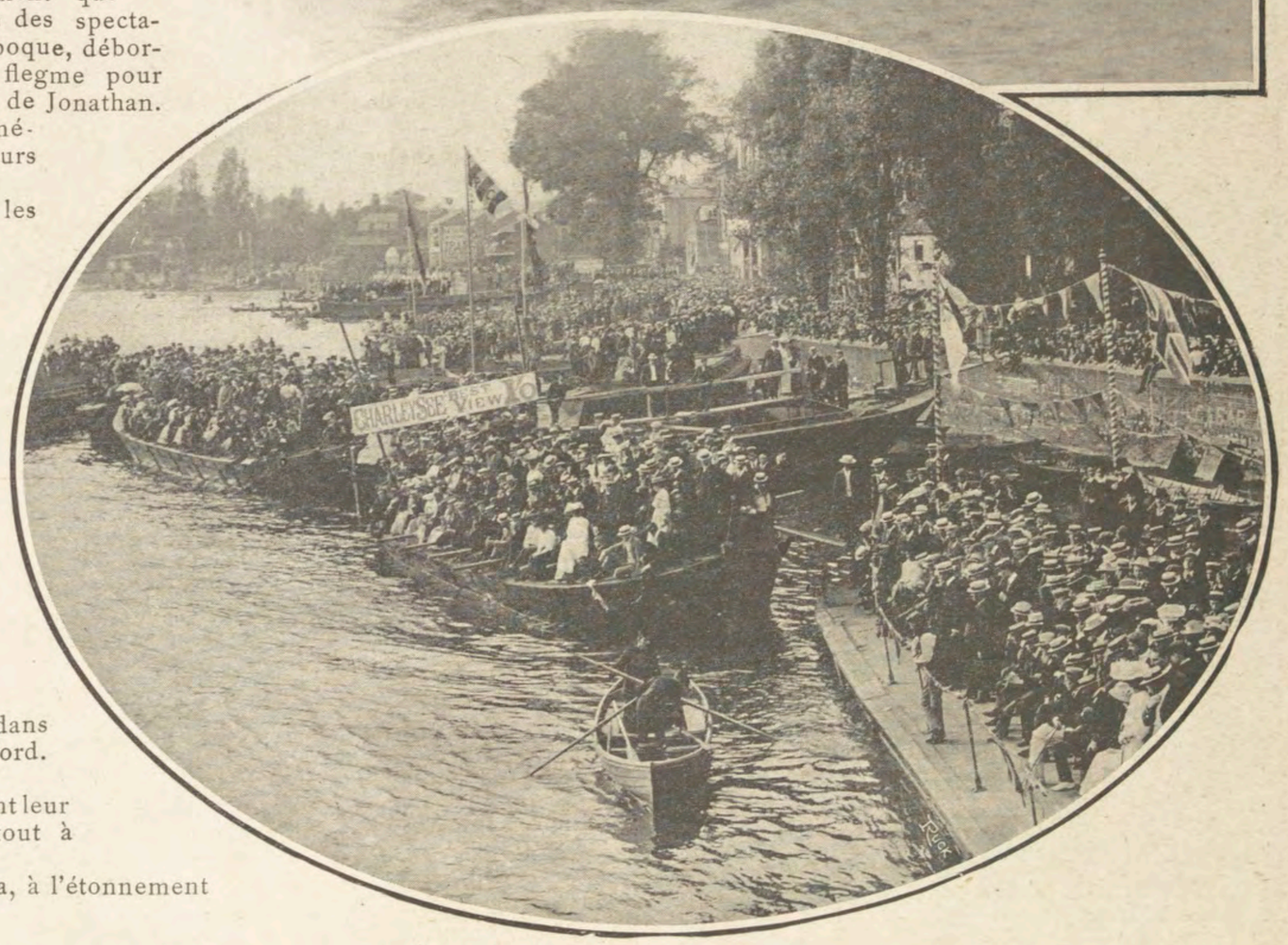
Le jour de la course vint, et Cambridge gagna, à l'étonnement de tous.

Que faut-il en conclure?

Tout simplement peut-être que, se sentant enlevés par un chef de nage énergique comme Wray et soutenus par les hurras de plus d'un million de compatriotes, ils ont ramé, ce jour-là, comme ils ne le feront jamais plus.

Ce sont là les glorieuses incertitudes du sport.

L. DE FLEURAC.



La foule sur la rive.
On ne peut, en France, se faire une idée de la foule qui se presse aux grands événements sportifs en Angleterre. Le match Harvard-Cambridge est l'une des rencontres qui en attira le plus.

LE SPORT ET LES SPORTSMEN

Par SAINT-GEORGES

Notre collaborateur continue à exposer les causes diverses de la lassitude qui se fait sentir sur les champs de courses, et qui a été notamment très remarquée à Chantilly. L'époque nouvellement adoptée, les chaleurs, ne seraient pas les seules raisons de l'indifférence du public. Saint-Georges donne aussi quelques impressions sur les jeunes performers.

Les observations que nous faisions la semaine dernière à cette place, au sujet de l'insuccès du meeting de Chantilly, ont achevé de trouver leur confirmation, le dernier dimanche, malgré un programme attrayant. En effet, le Prix La Rochette (epreuve des poulains), offrait un champ bien compose, avec Calomel et Allan comme protagonistes. Le Prix Jouvence mettait en presence deux noms fashionables, et pour les autres epreuves, le nombre accordait ses bons offices à la loterie sportive. Quelques journaux spéciaux ont eu des mots élogieux, pleins d'indulgence pour cette pénultieme reunion d'automne, mais les grands quotidiens ont plus carrement declaré que Chantilly aura été, cette année, un demi-four, jusqu'au bout, un four brûlant. La partie mondaine s'est tenue derriere les tribunes, à l'abri des arbres. De l'autre côté, c'etait un peu triste et desert. Par un temps semblable, nous aurions eu un Longchamp plus satisfaisant.

L'an dernier, la pluie a rebute tout le monde; cette année, la chaleur a fait de meme. Il faut maintenant un temps de choix pour décider les indifferents. C'est que le turf a perdu toute une belle clientèle de pesage, qui se fait déjà tirer l'oreille pour le déplacement de Longchamp. On déjeune de plus en plus tard, on bridge de plus en plus tôt; l'automobile a absorbé les ressources de beaucoup des anciens fidèles; la suppression du ring a onné la retraite.

De fait, les entr'actes traînent un ennui mortel pour ceux qui ne sont ni mondains, ni flirts, ni juponniers. On a beau vouloir opposer de la vertu, — la vertu du mutuel! — sortir les grandes tirades, de bonne foi chacun est oblige de constater qu'un élément d'animation fait défaut, que les courses sans les listes des donneurs perdent la moitié de leur attrait. Je ne sais quel pourrait être le pourcentage moyen du donneur; assurément, bien inférieur à 8 o/o; mais quel que fût son bénéfice, il n'était pas cyniquement annoncé comme par le Mutuel, et pour le joueur qui est un fervent d'illusions par excellence, c'était bien quelque chose.

Le petit désastre de Chantilly ne serait qu'un avant-coureur, si j'en crois certains de mes confrères qui, jusqu'à présent, avaient été loin de se montrer alarmistes. Selon eux, les recettes vont baisser partout et le pesage va accuser incessamment tant à l'entrée qu'aux baraques, une sensible dépression. Nous trouvons même sous la plume d'un de nos confrères cette opinion, que lorsque l'on se décidera à autoriser à nouveau le ring — avec ou sans enclosure — nombre de sportsmen se seront déshabitués d'aller aux courses et, s'en trouvant fort bien, seront heureux de constater qu'ils ont pu trop aisément s'en passer pour revenir jamais au milieu de nous.

Notre humble avis, au sujet de cette clientèle, que l'on pourrait appeler maintenant de « courant d'air », c'est que le turf ne s'appuie plus actuellement sur le centre, mais sur les richissimes d'un côté, et sur le joueur à cent sous de l'autre. Le duel, ou la partie, comme on voudra, est là. Je crois que j'aurai complété mon dernier article, en montrant le vide qui existe maintenant entre ces deux extrêmes : un gros budget formé et grossi sans cesse par l'afflux du petit argent, et absorbé par de quasi-milliardaires, canalisé par eux vers des destinations diverses. Tout ce qui ne pourrait subsister que par la spéculation est passé à trépas. D'autre part, la clientèle des donneurs, disparue, morte d'ennui.

Comme le turf a changé, depuis peu! A Deauville, cette année, je ne pouvais croire que nous fussions si près des réunions brillantes dont nous avons le souvenir. Le monde n'a pas manqué à la réouverture de Longchamp, comme à Chantilly, mais l'impression d'un spectacle morne a subsisté. C'est aussi pour les courses que l'on pourrait dire : la fortune ne fait pas le bonheur. C'est alors qu'il y a plus d'argent que jamais que nous devons constater cette maladie de langueur. Comme les belles dames d'autrefois, le turf a ses vapeurs.

Un autre objectera qu'il y a trop de courses. N'en avions-nous pas autant depuis quinze ans? La raison n'est pas là. Autrefois, nous avions cinq ou six grandes maisons et nous nous passionnions à la lutte de Lupin contre Lagrange, à celle de Delamarre contre Aumont, de Berteux contre Staub, et au milieu des joutes nous voyions se faufiler un La Charme, un Delâtre, ou quelque autre écurie de moindre importance qui avait son heure de succès. A présent, nous avons les cinq écuries qui ont les meilleurs jockeys, la qualité presque exclusive, le nombre; et à côté, ceux qui se noient ou se raccrochent à d'infimes branches. Pour le commun des propriétaires, c'est la lutte impossible; pour le commun du public, c'est la loterie pure et simple, dans la plupart des cas. Aussi ne devons-nous pas être étonnés de la disparition d'une clientèle précieuse aux courses parce que c'était d'elle qu'émanaient de vrais sportsmen.

Par ci par là, nous voyons des écuries patiemment et habilement menées se faire un jour. Il en est deux, ce dernier jour de Chantilly, qui ont triomphé. Ce fut d'abord le comte J. Le Gonidec, avec Go To Bed, qu'un léger accident avait condamné au repos après sa victoire remportée au printemps pour son unique sortie.

Péroraison.

Pe. b. par Tarporley et Conclusion, au baron E. de Rothschild, montée par F. Hardy, gagnante du Critérium de Maisons-Laffitte (1.200 m.) devant Pernod, second, à 3/4 de longueur, et Second Sight, troisième, à trois longueurs. (9 partants.)

Ce fut ensuite Monsieur Périchon, qui avait affaire à Génial. Le fils de Gouvernante a prouvé qu'il n'avait pas plus de fond que de courage, et malgré son illustre origine, il a dû baisser pavillon sur la distance devant un cheval de vieux sang français, comme Gouvernant dut s'effacer devant Maximum; Génial n'a même pas conservé la deuxième place contre Palafox.

M. Alexandre Aumont possède de bons éléments de défense. Il est un des élus, sinon par l'envergure de son écurie, du moins par les traditions de l'élevage de Victot. Il semble avoir en Calomel un bon cheval. Cependant, l'impression qui se dégage d'Allah, son runner up, est que ce fut surtout un animal précoce; son écurie n'a jamais paru en faire grand cas.

Quant à Calomel, il ne nous fait pas l'effet de devoir être mieux qu'un animal de second ordre. On se souvient que l'un de ses auteurs présumés, Général Albert, n'allait que sur le terrain dur; il est vrai que du côté de sa mère, l'aptitude à se tirer des terrains profonds peut lui avoir été léguée par Krakatoa, légendaire ami de la boue. A moins, ajouterait le professeur prudent, qu'il ait des aptitudes contraires à toutes celles de sa famille, ce qui arrive souvent !

La réunion finale du mercredi n'a pas démenti cette appréciation de notre confrère le *Jockey* : « Le sport de cette semaine méritait mieux que l'espèce de lassitude et d'indifférence au milieu desquelles il s'est déroulé ». Peut-être ceux qui nous ont causé tant de mal consentiront-ils à faire litière de leur orgueil pour remédier au détestable état de choses qu'ils ont provoqué. Les corneilles cesseront peut-être enfin, d'abattre des lois, en ce qui nous concerne. Alors, la prospérité reviendra complète et le pot de terre du petit propriétaire aura-t-il chance de ne pas se briser contre le pot de fer du gros propriétaire, parce que la spéculation permettra au premier de vivre.

La partie technique

Du Sport même, nous pouvons retenir que M. Edmond Blanc semble avoir sorti avec Ouadi Halfa son meilleur cheval pour l'instant. Il a été battu par Pernod, qui, malgré sa double victoire du Premier Criterium et du Prix de Villiers, ne donne pas, du moins par son appa ence moyenne, l'impression d'un crack. L'écurie de La Fouilleuse n'occupera donc pas une place prépondérante en vue des épreuves de 1907.

La bonne course de La Belle II montre que la surprise de Dieppe est... surprenante. Sa cote au mutuel, lors de sa victoire du Criterium, est assez déconcertante. Elle a néanmoins confirmé une certaine qualité.

Deux autres pouliches retiennent encore l'attention ; elles sont issues du même croisement de Flying Fox avec des filles d'Alice, dont son propriétaire a toujours aimé et conservé le sang. Alta, la mère de Sidia, a peu couru et a gagné à Maisons pour ses débuts, si j'ai bonne mémoire. Sa demi-sœur de mère, Amie, a été assez longtemps sur la brèche, mais elle était froide, paresseuse, de celles qui s'usent moins, n'allant jamais au-delà de leurs moyens. Sa façon de se hâter avec lenteur, et d'aller son train de sénateur, selon le bon La Fontaine, lui a peut-être valu de devenir la pouliniere de premier ordre qu'est la mère d'Ajax, d'Adam, et en dernier lieu sur le turf, d'Hélène, dont la victoire dans le Deuxième Critérium a causé la meilleure impression. C'est, en effet, une grande, belle et forte pouliche, plus plaisante que Flying Star, mais dont on retrouve les points de force de leur père commun Flying Fox dans l'arrière-main.

Des exploits de Strozzi et de Monsieur Perichon, nous pouvons retenir simplement ceci, c'est que ces chevaux occupent le même rang et le même emploi dans leurs années respectives ; cette constatation nous porte à penser une fois de plus qu'allant de ces chevaux aux chevaux de tête, tant plus ça change, tant plus c'est la même chose.

SAINT-GEORGES.

Le Sportsman et la Finance

Au moment ou la *Vie au Grand Air* bat son plein avec les premières journées de chasse et les grandes réunions de châteaux qui terminent les vacances, à la veille de la reprise des affaires, nous avons le devoir de jeter un coup d'œil en arrière et d'examiner ce que nous avons fait.

Ces modestes causeries ont commencé le 6 avril ; le lecteur a le droit de savoir si elles lui sont utiles et s'il peut se fier à ce qu'elles lui disent. Sa confiance doit s'appuyer sur des faits, sur des résultats acquis.

La tâche principale que nous nous sommes assignée a été le relèvement du taux du revenu par des placements à intérêts élevés et le moyen que nous avons indiqué a été l'achat d'obligations 5 o/o de grandes sociétés de Tramways et d'électricité, à la place d'obligations 3 et 4 o/o généralement adoptées aujourd'hui. Nous avons expliqué que la différence de revenu ainsi obtenue pouvait se chiffrer en moyenne à 1 o/o, ce qui est évident, et nous avons soutenu que la sécurité et la solidarité des obligations que nous indiquions égalaient celles des meilleurs titres de nos portefeuilles. C'est ce dernier point que nous avons à cœur de constater, car c'est le seul qui, faute de renseignements, pourrait être mis en doute par nos lecteurs.

Dans notre causerie du 8 septembre, il nous a déjà été possible d'apporter une preuve à l'appui de notre thèse. Nous y avons publié quelques détails sur un rapport semestriel présenté aux actionnaires de la *Société Mexicaine de lumière et de force* et nous avons fait ressortir la grande importance qu'avait ce document. On sait, en effet, que les diverses entreprises de Tramvays et d'Electricité dont nous avons recommandé les obligations sont faites sur le même modèle, d'après les mêmes principes, par des groupes de grandes banques et d'entrepreneurs qui se sont fait de ces travaux une véritable spécialité. Pour ces entreprises, ils choisissent une très grosse agglomération de population, ordinairement une grande capitale comme Mexico, Rio de Janeiro, Sao Paulo, etc... où la population très dense est en voie de rapide accroissement. Une fois leurs calculs établis, ils investissent tous les capitaux nécessaires pour monter l'entreprise dans les meilleures conditions techniques, avec les derniers perfectionnements de la science, dont plusieurs sont déjà leur œuvre propre, et les faits confirment toujours leurs calculs.

Pour nous, le rapport semestriel de *la Société Mexicaine de Lumière et de force* était une indication générale qui valait pour les autres Sociétés similaires. Nous étions sûrs d'un résultat normal, mais les augmentations de recettes inattendues qu'il a révélées établissent le succès de ces entreprises dans des conditions qui dépassent notre attente.

Depuis quelques jours nous avons reçu de nouveaux documents. Au moment où paraissait la *Vie au Grand Air* du 8 septembre, avec notre causerie écrite comme nos lecteurs le savent, dans les derniers jours d'août, la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* publiait, dans son numéro du 9 septembre, les résultats des six ou sept premiers mois de l'année pour trois de ces Sociétés. Ils sont tout aussi beaux que ceux de la Société Mexicaine de Lumière et de Force et nous regrettons de ne pas pouvoir les reproduire ici, mais le peu de place dont nous disposons n'y suffirait pas.

Ce n'est pas auprès des lecteurs de la *Vie au Grand Air*, habitués aux organisations sportives, sachant ce que représente pour une fabrique d'automobiles ou de cycles la fabrication *en séries* qu'il faut insister pour faire comprendre la sécurité d'affaires semblables faites par les mêmes hommes, dans les mêmes conditions, avec les mêmes moyens. Pour eux maintenant, comme pour nous qui avions déjà les preuves en mains, les obligations de tramways et d'électricité des Sociétés dont nous parlons ont la même sécurité, la même solidité que nos meilleures obligations industrielles. Les chiffres que publie la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* ne peuvent pas leur laisser de doute à cet égard et ce que nous avons appelé, en commençant notre causerie, notre tâche principale, c'est-à-dire l'augmentation du revenu par arbitrage d'obligations est un fait acquis.

Restent les conseils que nous avons donnés comme placements à bénéfices plutôt qu'à revenus, opérations que nous appellerons, si vous le voulez, *Placements temporaires*.

Dans notre causerie, nous avons déjà dit quelques mots des *General Motor Cab* et des actions de la *Fabrique de Chaussures Frauenfeld*. La hausse des deux titres atteint en trois et quatre mois de 15 à 20 o/o.

Nous pouvons encore citer les actions *Djendli* recommandées par nous à 120 francs et que nous avons fait vendre, avant leur réaction, à 180. Mais la plupart de ces conseils pour placements temporaires sont donnés par lettre particulière et ne paraissent pas dans nos causeries. Ceux que nous rappelons suffisent comme exemple. Aujourd'hui nous indiquons l'action *Charbonnages du Tonkin* comme bonne à acheter.

Encore une fois, cher lecteur, ces causeries ne sont que des indications dont la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* est le complément nécessaire.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

CORRESPONDANCE

R... Angers. — *Vous pouvez acheter des actions de la General Motor Cab C° (automobiles de place de Londres). Nous croyons que cette affaire suivra l'heureuse fortune de la Société des Voitures automobiles de Paris.*

G... Lyon. — *L'augmentation des recettes des Tramways de Mexico pour les premiers six mois de 1906 est de 212.622. Au cours actuel de 50 1/4, l'achat de ces actions nous paraît avantageux.*

M... Toulouse. — *L'action privilégiée 6 0/0 du chemin de fer de l'Est de Lyon est intéressante à mettre en portefeuille au cours actuel de 575 francs tant pour son revenu élevé que pour ses chances de plus-value.*

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Ne démunissez pas de leurs pièces les valves des chambres que vous envoyez en réparation. Emploi de la glycérine pour empêcher l'obus de coller

Beaucoup de clients qui nous envoient des chambres à réparer ont l'habitude de débarrasser au préalable la valve de toutes ses pièces.

Cette habitude est fâcheuse à plus d'un titre.

En effet, une fuite de la chambre à air peut parfaitement provenir du mauvais état de certaines pièces de la valve. Si le cycliste ou le chauffeur n'a pas eu assez d'expérience pour se rendre compte des causes de la fuite, il peut, de bonne foi, les attribuer à un défaut du caoutchouc, et les renvoyer à l'usine. Il en résulte que, quand notre service des réparations éprouve ces chambres avec des pièces de valve en parfait état, qu'il ajuste sur la valve, il ne trouve aucune lésion à la chambre. Le client en est pour ses frais d'envoi, sans même avoir le bénéfice de nous avoir permis de découvrir la cause de ses ennuis, en nous rendant impossible l'examen des pièces défectueuses qu'il ne nous a pas adressées.

Toujours pour le même motif, et si on a découvert une détérioration ne provenant pas de la valve, quand la réparation est effectuée, notre service de vérification est dans l'impossibilité de vérifier la chambre avec les mêmes pièces de valve, que cette chambre aura quand elle sera en service, de sorte que si, même en dehors d'une lésion du caoutchouc, il existe une cause de fuite dans les pièces de valve, nous croirons avoir livré une chambre parfaitement étanche — et, en fait, elle le sera — mais elle aura des fuites dès qu'elle sera remontée avec les pièces défectueuses.

Enfin, et en dehors de ces raisons, pour pouvoir expédier la chambre dans de bonnes conditions, il faut qu'elle soit enroulée parfaitement privée d'air et qu'aussitôt enroulée, on munisse pour cela la valve de toutes ses pièces, afin d'empêcher que l'air ne pénètre à nouveau dans la chambre. C'est ce que nous ne pouvons pas faire quand nous n'avons pas reçu les pièces de la valve en même temps que la chambre.

Pour toutes ces raisons, nous ne saurions trop recommander à nos clients, de ne jamais manquer de nous envoyer leurs chambres en réparation avec leurs valves complètes, munies de toutes leurs pièces. Faute de quoi, ils s'exposeraient à des mécomptes, quand l'objet reviendrait de réparation,

Puisque nous sommes sur la question des valves, citons la lettre suivante, que nous recevons d'un de nos lecteurs :

« Depuis de nombreuses années, cycliste d'abord, puis automobiliste, je fais usage de pneus Michelin Une goutte de glycérine mise sur la valve d'une nouvelle chambre et sur l'obus fait que jamais je n'ai d'ennuis. Quand j ai dû donner quelques coups de pompe, jamais d'obus collé. Rarement de fuites, et à moins d'une traîtresse crevaison, je suis resté des mois sans gonfler. Voilà qui sera peut-être utile aux lecteurs de vos Bulletins. »

Nous remercions bien sincèrement notre correspondant de cette communication, et, dans l'intérêt de tous nos lecteurs, nous saisissons avec empressement cette occasion de donner notre avis sur ce mode de procédé.

Nous le connaissions déjà et nous pensons qu'il est, en effet, susceptible de rendre dans une certaine mesure quelques services aux cyclistes et aux automobilistes. Voici pourquoi :

On sait qu'une pièce de caoutchouc, longtemps comprimée sur un siège métallique, finit par y adhérer fortement et s'y coller. Tel est surtout le cas des valves dans lesquelles l'obus est fortement comprimé sur un siège métallique pour assurer l'étanchéité Or, si l'obus se colle, on a d'abord de très grandes difficultés pour gonfler, et, en tous cas, l'obus se détériore lorsqu'on le retire de son siège. Il doit être alors remplacé. Cette nécessite du remplacement de l'obus est particulièrement gênante lorsqu'on n'a pas eu le soin de se munir d'obus de rechange. D'où l'intérêt d interposer entre la pièce de caoutchouc et son siège une sorte d'isolant, qui s'oppose à ce que les deux parties se collent l'une à l'autre.

La glycérine paraît assez bien convenir à cet usage. Contrairement aux autres corps gras, elle ne gonfle ni ne détériore le caoutchouc. A ce titre, son emploi peut s'indiquer

Dans le cas qui nous occupe, cependant, il y a dans l'emploi de la glycérine une petite difficulté qui provient de sa viscosité même.

Si l'on se contente de tremper l'obus dans de la glycérine pharmaceutique, cosmétique, on risque fort d'en mettre trop et de coller plus ou moins l'obus à son siège. Ceci par suite d'un phénomène de capillarité. Il en résulterait une assez grande difficulté de gonflage, les espaces libres des valves permettant le passage de l'air étant toujours très petits.

Il est donc préférable d'utiliser la glycérine étendue de quatre à cinq fois son volume d'eau.

Il faut avoir, d'ailleurs, le plus grand soin de ne pas employer de glycérine acide, car le remède serait alors pire que le mal.

MICHELIN.

Chemin de fer d'Orléans.

Avis aux chasseurs.

La Compagnie d'Orléans a décidé que jusqu'au jour de la fermeture de la chasse, les trains 3 et 40 s'arrêteront à Nouan-le-Fuzelier les jours indiqués ci-après :

Train 3. — Le train 3 partant de Paris. Quai d'Orsay, à 7 h. 28 du matin, s'arrêtera le dimanche et les jours fériés.

Train 40. — Le train 40 partant de Vierzon à 7 h. 3 du soir et arrivant à Paris, Quai d'Orsay, à 10 h. 16 du soir, s'arrêtera les dimauchee et lundis, les jours fériés et lendemains de jours fériés.

D'autre part, jusqu'au jour de la fermeture de la chasse :

a) Les trains 433 et 306 qui circulent sur la ligne d'Etampes à Beaune-la-Rolande, et qui correspondent à Etampes aux trains 3 et 40 précités, s'arrêteront à la station d'Ascoux, le dimanche et jours fériés ;

b) Le train 439 de cette même ligne qui correspond à Etampes avec le train 43 partant de Paris à 6 h. 35 du soir, s'arrêtera à la station de Villemurlin, les dimanches et jours fériés.

Wagon-Restaurant.

Jusqu'à la fermeture de la chasse, un wagon-restaurant circulera sur la section de Paris à Vierzon :

1° Dans le sens de Paris.

Le samedi de chaque semaine et les 31 octobre, 24 et 31 décembre par le train 199 partant de Paris, Quai d'Orsay à 7 h. 11 du soir.

2° Dans le sens de Vierzon.

Le dimanche de chaque semaine, les 1er novembre, 25 décembre et 1er janvier par le train 114 partant de Vierzon à 6 h. 39 du soir.

Ces nouvelles facilités seront certainement très appréciées des chasseurs.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTE. *Le Gérant :* L. JARRIGE

POTTIER

Vainqueur du Tour de France et du Bol d'Or (1906)